

L'UNIFICATION INTERNATIONALE DES PRIVILÈGES ET HYPOTHÈQUES EN DROIT MARITIME ET EN DROIT FLUVIAL

I. — Convention de Bruxelles de 1926.

II. — Convention de Genève de 1930.

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC POUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera présenté et soutenu le 7 juin 1933 à 14 heures

PAR

Aurelian PAUNESCO

Président : M. GEORGES RIPERT, *professeur.*

Suffragants { MM. HENRI LEVY-ULLMANN, *professeur.*
DONNEDIEU DE VABRES, *professeur.*

PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT & DE JURISPRUDENCE

Ancienne Librairie Chevalier-Marescq et Cie et ancienne Librairie F. Pichon réunies

R. PICHON ET R. DURAND-AUZIAS, ADMINISTRATEURS

Librairie du Conseil d'État et de la Société de Législation comparée

20, RUE SOUFFLOT (5^e ARR^t)

1933

**L'UNIFICATION INTERNATIONALE
DES PRIVILÈGES ET HYPOTHÈQUES
EN DROIT MARITIME ET EN DROIT FLUVIAL**

**La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation
aux opinions émises dans les thèses : ces opinions doivent être
considérées comme propres à leurs auteurs.**

L'UNIFICATION INTERNATIONALE DES PRIVILÈGES ET HYPOTHÈQUES EN DROIT MARITIME ET EN DROIT FLUVIAL

I. — Convention de Bruxelles de 1926.

II. — Convention de Genève de 1930.

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC POUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera présenté et soutenu le 7 juin 1933 à 14 heures

PAR

Aurelian PAUNESCO

Président : M. GEORGES RIPERT, *professeur.*

Suffragants { MM. HENRI LEVY-ULLMANN, *professeur.*
DONNEDIEU DE VABRES, *professeur.*

PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT & DE JURISPRUDENCE

Ancienne Librairie Chevalier-Marescq et C^{ie} et ancienne Librairie F. Pichon réunies

R. PICHON ET R. DURAND-AUZIAS, ADMINISTRATEURS

Librairie du Conseil d'État et de la Société de Législation comparée

20, RUE SOUFFLOT (5^e ARR^t)

1933

*29686.



AVANT-PROPOS

La vie en société n'est possible que grâce à la confiance que les hommes se font réciproquement.

Mais si généralement cette confiance se suffit à elle-même, elle devient insuffisante lorsqu'il s'agit de certaines opérations ayant besoin d'un crédit spécial. Et ce crédit lui-même serait impossible dans certains cas, s'il n'était pas fondé sur des sûretés spéciales, légales ou conventionnelles.

En effet, si honnêtes que puissent être les hommes, dans leurs rapports juridiques, des circonstances indépendantes de leur volonté peuvent les mettre dans l'impossibilité de respecter leurs engagements ; d'où la nécessité d'une garantie qui assure, dans ce cas, l'exécution de l'obligation.

L'organisation du crédit a été de tout temps une question très importante, grâce à laquelle le commerce a pu se développer et atteindre les formes les plus variées. Mais si ce problème important fut parfois facile à résoudre, il a rencontré souvent des difficultés considérables, sinon insurmontables.

Nous voulons parler ici du crédit maritime dont l'évolution nous offre la possibilité d'étudier les difficultés du problème et la façon dont il a été résolu par l'unification internationale de certaines règles concernant ces mêmes sûretés.

Nous nous référons aux Conventions de Bruxelles de 1926 et de Genève de 1930 (immatriculation et droits réels) qui constituent l'objet de notre étude et qui font partie d'une

série de conventions internationales tendant à l'unification du droit maritime et à celle du droit fluvial (1).

Ces Conventions sont le résultat de l'initiative du Comité Maritime International et des efforts continus et persévérants réalisés depuis longtemps dans tous les pays, tant par les gens de mer que par les juristes, dans le but de résoudre les problèmes de plus en plus importants soulevés par le commerce maritime et par les conflits de lois.

En effet, l'évolution du droit maritime, qui tend vers l'unification, est conditionnée d'une part par les nécessités pratiques qui l'imposent, de l'autre elle est limitée par les intérêts économiques et politiques des États, par certaines traditions — voire même par certains préjugés — et par l'orgueil national de chaque pays.

Mais les nécessités du commerce exigent des mesures urgentes et pratiques qui ne s'accordent ni avec certaines théories abstraites, ni avec certaines formules politiques, ni surtout avec les prétentions excessives de l'orgueil national.

Le commerce a ses lois propres qu'on ne saurait enfreindre sans mettre en danger son existence même.

Il trouve toujours la possibilité d'éviter les obstacles qu'on lui oppose — de quelque nature qu'ils soient — en se soustrayant, ingénieusement même, aux règles légales pour satisfaire à ses nécessités vitales (2).

Il y a certainement des règles d'ordre public et les intérêts

(1) a) CONVENTIONS DE BRUXELLES, POUR L'UNIFICATION DU DROIT MARITIME : 1° de 1910, sur l'abordage ; 2° de 1910, sur l'assistance et le sauvetage maritimes ; 3° de 1924, sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires ; 4° de 1924, sur les transports par connaissance ; 5° de 1926, sur l'immunité des navires d'État.

b) CONVENTIONS DE GENÈVE, POUR L'UNIFICATION DU DROIT FLUVIAL : 1° de 1930, sur les mesures administratives propres à attester le droit au pavillon des bateaux de navigation intérieure ; 2° de 1930, sur l'abordage.

(2) Les clauses des connaissements et des polices d'assurances.

supérieurs de l'État, qu'on ne saurait ignorer ; mais il y a aussi des traditions et des préjugés, il y a un certain orgueil national, qui font obstacle à cette évolution internationale qu'imposent la civilisation et surtout la vitesse, la sécurité et les conditions des moyens de transport modernes.

Nulle part ailleurs que dans le domaine des transports maritimes, fluviaux et aériens, les nécessités ne s'imposent plus impérieusement aux règles de droit, car dans aucun autre domaine elles ne se font sentir d'une façon si catégorique.

C'est pourquoi dans ces domaines les nécessités pratiques ont toujours provoqué des solutions devançant et imposant les règles de droit qui, dans ces conditions, ne se faisaient plus attendre longtemps (1).

On a même constaté que certains usages maritimes vont jusqu'à sacrifier des règles d'ordre public aux nécessités pratiques (2).

Dans cette situation, on peut bien se rendre compte à quel point les nécessités pratiques du commerce maritime et fluvial sont puissantes par rapport aux règles de droit dont elles restent une des sources créatrices.

Au cours de l'étude ci-dessous, nous allons constater comment les difficultés cèdent peu à peu devant les nécessités pratiques du commerce moderne, ce qui a permis d'aboutir aux Conventions internationales de Bruxelles de 1926 et de Genève de 1930, la première concernant l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, la seconde concernant l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, les droits réels sur ces bateaux et autres connexes.

Ces Conventions viennent d'être signées par un grand nom-

(1) Les règles d'York et d'Anvers.

(2) Dans la pratique des transports maritimes, le connaissance n'est fait qu'en deux exemplaires, tandis que la loi en exige quatre.

bre d'États. Elles n'ont pas encore été ratifiées par tous les États contractants. Espérons que les mêmes nécessités pratiques, de plus en plus impérieuses dans le mécanisme international de la vie économique moderne, pousseront ces États contractants à faire ratifier les Conventions le plus vite possible et obligeront ceux qui ne les ont pas encore signées à s'y rallier sans retard, afin d'assurer l'évolution normale de la vie internationale de l'industrie des transports maritimes et fluviaux.

*

* *

Nous ne saurions conclure ces lignes avant d'exprimer notre respectueuse pensée de profonde gratitude à nos illustres maîtres de la Faculté de droit de Paris, et en particulier à M. Georges Ripert, dont les inoubliables Cours de Droit civil et de Droit maritime resteront parmi les plus précieux souvenirs de notre vie.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

CHAPITRE PREMIER

DE LA PROPRIÉTÉ ET DES DROITS RÉELS SUR LES NAVIRES EN GÉNÉRAL (1)

SECTION I

DE LA NATURE JURIDIQUE PARTICULIÈRE DU NAVIRE ET DE SES CONSÉQUENCES JURIDIQUES

L'article 190 du Code de commerce porte : « Les navires et autres bâtiments de mer sont meubles ».

On retrouve cette déclaration du législateur dans l'article 531 du Code civil, qui énumère les navires parmi les meubles ; et elle correspond également à la règle générale établie par le même Code dans son article 528 concernant la nature mobilière des choses « qui peuvent se transporter d'un lieu à un autre..., par l'effet d'une force étrangère »...

La doctrine, tout en constatant certaines particularités de

(1) DANJON, *Traité de Droit maritime*, 2^e éd., avec LEPARGNEUR ; Georges RIPERT, *Droit Maritime*, 3^e éd., 1929-1930, t. I et II ; LYON-CAEN et RENAULT, *Traité de Droit Commercial*, nouv. éd. avec AMIAUD, t. V ; WAHL, *Traité théorique et pratique de Droit maritime*, 1924 ; JOURDAN, *Des sûretés réelles sur les navires. Étude de Droit comparé*, thèse Aix, 1914.

la condition juridique du navire, n'a pas su trouver une autre classification et s'est contentée de la classification légale.

La jurisprudence, se conformant à la loi, a toujours consacré ce point de vue, insistant, dans des arrêts réitérés, sur la nature juridique mobilière du navire (1).

Cette classification légale des navires parmi les choses mobilières pose la question des effets juridiques qui en découlent.

Ainsi, on pourrait croire que les navires étant des meubles, leur propriété serait acquise par le seul fait de la possession de bonne foi, conformément aux dispositions de l'article 2279 du Code civil. Ou bien qu'en matière de sûretés réelles, un navire devrait être constitué en gage avec dépossession du débiteur. Il n'en est rien.

§ 1. — *L'individualisation du navire.*

Les textes régissant les meubles trouvent leur raison d'être dans la nature même de ces choses. Facilement déterminables par espèces, ils sont en général impossibles à identifier par pièce, à individualiser. Généralement, tout meuble se perd dans l'anonymat de l'espèce dont il fait partie, de sorte qu'il est impossible de le suivre partout où les exigences du commerce juridique le font circuler.

Dans cette situation, il est facilement compréhensible que la possession de bonne foi constitue le titre de propriété en matière mobilière. C'est là une solution juridique découlant des nécessités d'ordre pratique. Pour les mêmes raisons, aucune sûreté réelle ne peut être constituée sur un meuble, sauf le nantissement conduisant à la dépossession provisoire du débiteur (2).

(1) Cass. civ., 18 janvier 1870, *S.*, 1871, I, 145.

(2) Il y a certainement quelques exceptions concernant les fonds de commerce, les warrants agricoles et le warrant hôtelier imposés par les nécessités pratiques.

Telle n'est pas la situation du navire. En effet, quoique meuble par définition, le navire réunit un grand nombre d'éléments caractéristiques permettant facilement son identification. Ces éléments sont : le *nom*, le *port d'attache* et la *nationalité*. Le nom et le port d'attache sont exprimés par des marques visibles, inscrites sur la coque du navire. Ces éléments, ainsi que celui de la nationalité, sont inscrits également sur l'acte de francisation qui doit se trouver en permanence à bord. La nationalité du navire est aussi exprimée visiblement par le pavillon hissé à la poupe.

Ce sont là autant de moyens permettant l'individualisation du navire. Le navire a un nom et un acte de nationalité (en France, l'acte de francisation) qu'il emporte partout avec lui et qui constituent en quelque sorte son acte d'état civil.

Il a même un domicile légal qui est son port d'attache ou d'immatriculation.

Dans ces conditions, le navire est facilement identifiable et c'est cette possibilité d'identification qui a permis la solution de toute une série de problèmes juridiques soulevés par les nécessités de la navigation maritime internationale en appliquant aux navires un régime spécial différent de celui qu'on applique aux meubles ordinaires.

§ 2. — *L'organisation de la propriété du navire et de la publicité de ses transferts.*

Ces mêmes éléments fournis par la nature particulière du navire ont permis l'organisation du droit de propriété et des droits réels sur le navire, ainsi que l'organisation de leur publicité pour la conservation de ces droits. Nous savons qu'il y a là non seulement une préoccupation d'ordre juridique de droit privé, mais aussi une préoccupation d'ordre économique et politique, car les navires constituent non seulement un patri-

moins privé, mais aussi un patrimoine national. De sorte que le régime juridique concernant le navire doit répondre à ce double caractère.

a) *Francisation du navire*. — C'est la nationalisation du navire, opération indispensable pour qu'il puisse porter le pavillon français et qu'il puisse être inscrit sur le registre de soumissions et jouir des droits et facilités accordés par la loi française aux navires nationaux.

Cette formalité de la nationalisation des navires existe obligatoirement dans tous les pays, de sorte que tout navire doit avoir nécessairement une nationalité, dont il porte le pavillon.

b) *Mutation en douane* (1). — C'est l'opération qui consiste en une inscription sur le registre des soumissions. On y inscrit les éléments principaux de l'identité du navire : nom, port d'attache, nationalité, tonnage, nom du propriétaire, etc. Toute transmission de propriété de navire à n'importe quel titre doit faire l'objet d'une mutation en douane, suivie d'une mention conforme sur le dos de l'acte de nationalité.

c) *Effets de la mutation en douane* (2). — L'opération de la mutation en douane est le fondement juridique du régime de l'organisation de la propriété du navire et de sa transmission. Trois théories ont été formulées quant à l'effet juridique de la mutation en douane :

Une *première théorie* considère la mutation en douane comme une simple formalité administrative et sans aucun effet découlant de la publicité des droits quant à leur opposition aux tiers (3).

Une *deuxième théorie* considère la formalité de la mutation en douane comme un système de publicité analogue à celui

(1) Georges RIPERT, *Droit maritime*, 3^e éd., t. I, n^{os} 421 et suiv. ; WAHL, *Traité de Droit maritime*, n^{os} 49 et suiv.

(2) Georges RIPERT, *op. cit.*, t. I, n^{os} 425 et suiv.

(3) DUFOUR, *Droit maritime*, t. II, n^{os} 510 et suiv.

organisé par le droit civil pour la transcription des actes translatifs de la propriété des immeubles. Cette théorie est soutenue par la majorité des partisans de la doctrine (1). Elle est consacrée également par la jurisprudence (2).

La *troisième théorie* est formulée par M. Georges Ripert, qui propose la conception nouvelle suivante : « La mutation en douane est une preuve du droit de propriété opposable à tous grâce au principe de la foi due au registre et de la force probante absolue de l'inscription » (3).

M. Ripert critique les deux théories précédentes, la première pour la raison qu'elle aurait pour résultat la clandestinité des transmissions de propriété, la deuxième parce qu'elle rapproche une institution ancienne comme la mutation en douane de la *transcription*, qui ne fut organisée que très tard et avec laquelle elle n'accuse aucune ressemblance : « Ce ne sont pas les mêmes *actes* soumis à la publicité ; ce ne sont pas les mêmes *formalités* ; ce n'est pas la même *sanction* » (4).

D'après M. Ripert, la mutation en douane représenterait la vérification officielle de la propriété du navire. « De même que l'inscription au registre foncier établit seule le droit du propriétaire, l'inscription au registre des douanes est indispensable pour établir le droit du propriétaire du navire », dit M. Ripert (5). En effet, dit-il, « Le décret du 27 vendémiaire an II a voulu établir vis-à-vis de l'autorité publique une preuve de la propriété du navire. Cette preuve était indis-

(1) WAHL, *op. cit.*, n^{os} 50-54 ; LYON-CAEN et RENAULT, *op. cit.*, t. V, n^o 122 et suiv.

(2) Cass., 16 mars 1864, S., 1864, I, 111 ; Cass., 27 février 1877, D., 1877, I, 209. Comp. Bordeaux, 27 décembre 1920, *Gazette du Palais*, 1921, I, 485.

(3) Georges RIPERT, *op. cit.*, n^o 425. Ce système est identique à celui adopté par l'Acte Torrens. Voir DANJON, *Droit maritime*, 2^e éd., t. I, p. 230.

(4) Georges RIPERT, *op. cit.* n^o 427.

(5) *Ibidem*, n^o 364, p. 438.

« pensable pour vérifier l'observation des règles de la nationalité. Tel est le but du décret. Mais est-il possible d'admettre qu'il y ait deux propriétaires, l'un reconnu par l'administration, l'autre par les tiers ? Si le décret y avait consenti, il aurait favorisé les fraudes et se serait contenté d'une propriété fictive. Il faut donc nécessairement décider qu'est propriétaire, à l'égard de tous, celui qui a été reconnu tel par l'administration, c'est-à-dire celui qui est inscrit sur le registre des soumissions » (1).

Cette théorie est cristallisée plus loin quant aux droits des acquéreurs par la formule suivante : « ...l'inscription au registre des douanes, tant qu'elle n'a pas été annulée, vaut titre pour le vendeur et met les sous-acquéreurs à l'abri de toute éviction » (2).

Nous nous rallions à la conception de M. Ripert en fondant notre attitude sur les arguments suivants :

Comme nous l'avons déjà dit (3), les navires représentent non seulement un patrimoine privé particulier, mais encore un patrimoine national indispensable. Dès lors, des considérations d'ordre économique et politique obligent le législateur à tenir compte, en organisant la propriété des navires et ses modes de transmission, non seulement de l'intérêt des particuliers, mais encore de l'intérêt de l'État. En effet, ce n'est pas une chose indifférente pour l'État que la nationalité de la personne qui, en réalité, se rend propriétaire de ses navires nationaux en faisant inscrire sur le registre le nom d'un propriétaire apparent de nationalité française. Ce serait un système bien dangereux que le législateur a voulu bien éviter.

(1) Georges RIPERT, *op. cit.*, n° 428.

(2) *Ibidem*, n° 432, p. 499.

(3) Voir *suprà*, p. 7, § 2.

§ 3. — *De la création et de la publicité
de l'hypothèque maritime.*

Une autre conséquence juridique de la nature particulière du navire, c'est qu'elle le rend susceptible d'hypothèque comportant, outre le droit de préférence, le droit de suite. Il est vrai que, longtemps avant, on s'est conformé à la règle « meubles n'ont pas de suite par hypothèque », et on s'est bien gardé d'en organiser pour les navires. Cependant, le crédit maritime se ressentait beaucoup en France de l'absence, dans la législation française, de l'institution de l'hypothèque sur le navire, étant donné que le grand nombre des privilèges maritimes existants ne pouvait y suppléer. Le fait que l'hypothèque maritime existait déjà dans nombre de législations, et surtout la nature particulière du navire dont la propriété et la publicité des transferts étaient organisées, facilitaient énormément la création de l'hypothèque maritime et l'organisation de sa publicité à l'aide de registres spéciaux tenus à la recette des douanes. C'est par la loi du 10 décembre 1874 qu'on introduisit en France l'hypothèque maritime (1).

Quoique d'une utilité indispensable, l'hypothèque maritime se heurte à de grosses difficultés, la garantie réelle qu'elle assure étant rendue souvent illusoire par le trop grand nombre de créances privilégiées établies par l'article 191 du Code de commerce français.

Cet inconvénient n'existe d'ailleurs pas seulement en France. Il se fait sentir également dans la majorité des pays qui connaissent l'institution de l'hypothèque maritime et un très grand nombre de privilèges sur le navire.

Ce conflit de droits permanent entre créanciers hypothécai-

(1) Voir *infra*, p. 25.

res et créanciers privilégiés fut, comme nous allons le voir, un des problèmes les plus graves qui préoccupa les Conférences internationales pour l'unification du droit maritime.

**§ 4. — Du droit de suite des créanciers privilégiés
et chirographaires du navire (1).**

Les créanciers privilégiés sur le navire sont munis non seulement d'un droit de préférence dérivant de la qualité de leur créance, mais aussi d'un droit de suite leur permettant de saisir le navire entre les mains des tiers acquéreurs (art. 193 du Code de commerce).

Les privilèges sur les navires sont donc de véritables droits réels.

Cet aspect du droit de privilège maritime issu des nécessités du crédit n'a été possible encore une fois que grâce à la nature particulière du navire, dont nous nous sommes occupé ci-dessus. Mais ce qui constitue une particularité du droit maritime français, c'est l'extension du droit de suite même aux créanciers chirographaires du navire (art. 190 du Code de commerce). L'existence du droit de suite des créanciers chirographaires qui n'ont pas de droit de préférence est considérée par M. Ripert comme « une disposition ancienne qui n'a plus de raison d'être à l'heure actuelle, une règle inexplicable, contraire au droit commun, contraire aussi aux principes du droit maritime » (2).

Nous venons de faire cet exposé succinct sur la nature particulière du navire et sur les conséquences juridiques qui en découlent afin d'établir les éléments nécessaires à la compréhension de l'étude de l'évolution des institutions des privilèges

(1) Georges RIPERT, *Droit maritime*, 3^e éd., t. I, n^{os} 913 et suiv. ; LYON-CAEN et RENAULT, *op. cit.*, t. VI, n^{os} 1473 et suiv. ; WAHL, *op. cit.*, n^{os} 1021, 1022, 1025 et suiv.

(2) Georges RIPERT, *op. cit.*, t. I, n^o 921.

et des hypothèques sur les navires vers l'unification internationale des règles les gouvernant.

SECTION II

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES SUR LES PRIVILÈGES MARITIMES EN DROIT COMPARÉ (1).

La diversité des lois maritimes, issue de la codification des règles, usages et coutumes, autrefois respectées partout où l'expédition maritime menait le navire, à tellement changé la teneur des institutions du droit maritime qu'à l'heure actuelle le régime juridique applicable au navire — objet des conflits de lois par sa destination même — est plutôt l'œuvre du hasard que celle d'un système permanent, juste et équitable.

C'est dans l'intention de mieux montrer la diversité des lois nationales, les difficultés qui en découlent et les possibilités d'arriver à une solution conciliante, que nous allons faire un exposé général des privilèges maritimes en droit comparé.

§ 1. — *Droit français.*

Les privilèges maritimes du Code de commerce français ont comme traits caractéristiques : a) leur grand nombre ; b) leur origine contractuelle ; c) leur clandestinité ; d) leur extinction rapide et leurs conditions de forme.

a) Les nécessités du commerce maritime ont déterminé les gens de mer à imaginer et à développer un système assez pratique de sûretés concernant l'organisation du crédit maritime.

(1) HENNEBICQ, *Principes de Droit maritime comparé*, I^{re} Partie ; Georges RIPERT, *Droit maritime*, 3^e éd., t. II ; JOURDAN, *op. cit.* ; Louis FRANCK, De l'hypothèque maritime en droit comparé et conflits de lois, *Rev. Autran*, 11, p. 256 ; Léon HENNEBICQ, Note de droit comparé sur les principes en matière de privilèges et d'hypothèques, *Bulletin* n^o 10, III, p. 12.

Alors même que l'exploitation des transports maritimes représentait un risque assez important et que les armateurs avaient besoin de crédit, on a conçu, faute d'autres moyens, d'une part la division des risques, d'autre part la création en faveur de certains créanciers intéressants, de droits spéciaux de nature à les mettre à l'abri de la concurrence éventuelle des autres créanciers. C'étaient les privilèges sur le navire et sur le fret.

Il n'est donc pas surprenant que la plupart des privilèges actuels de l'article 191 du Code de commerce trouvent leur origine dans les temps les plus reculés, sous les régimes connus par la *bonne coutume de la mer* et par les usages maritimes, et plus tard par les *règles d'Oléron* ou par les textes du *Consulat de la mer*.

L'hypothèque maritime n'étant pas encore introduite dans la loi française, on a été obligé d'accorder un privilège à un très grand nombre de créances trouvant leur raison d'être dans l'exploitation maritime, afin de stimuler le crédit. Il fallait en effet garantir les créances de tous ceux qui rendaient possible, d'une façon ou d'une autre, l'expédition maritime ; et on finit nécessairement par leur accorder des privilèges sur le navire ou sur le fret. La conséquence inévitable fut l'abondance des privilèges que nous trouvons dans les onze rangs de privilèges prévus par l'article 191, fait qui constitue, comme nous l'avons déjà vu, un très grand inconvénient pour les créanciers hypothécaires du navire, se trouvant toujours dans un conflit de droits avec les créanciers privilégiés.

b) *Deuxième particularité : l'origine contractuelle des privilèges maritimes français.* — Tous les privilèges prévus par l'article 191 — sauf ceux prévus au premier rang concernant les frais de justice et diverses taxes — sont d'origine contractuelle.

En effet, quand on lit les dispositions de l'article 191, voilà ce qu'on y trouve comme créances privilégiées : les gages du gardien et frais de garde ; le loyer des magasins où sont con-

servés les agrès et apparaux ; les gages et loyers du capitaine et de l'équipage ; les sommes avancées au capitaine pour les besoins du navire ; les sommes dues aux vendeurs, fournisseurs, etc.

Nul privilège maritime en droit français n'a comme source génératrice une créance née du délit ou du quasi-délit. Les créances privilégiées pour les dommages-intérêts prévus à l'alinéa 11° sont toujours nées de l'inexécution du contrat de transport ou bien de sa mauvaise exécution. On ne peut pas voir là un droit naissant d'un délit au profit de la victime (1).

Il y a bien des cas, dans le droit maritime, où le délit même constitue la source génératrice de la créance. C'est, par exemple, la créance née du chef d'abordage au profit du navire abordé pour la réparation des dommages causés. Mais cette créance n'est pas privilégiée par le droit français.

Le Code français n'accorde non plus aucun privilège pour les créances du chef d'assistance ou de sauvetage, quoique d'origine contractuelle. Il y a là une lacune difficilement explicable, étant donné l'intérêt que présentent lesdits créanciers et la nécessité urgente et indispensable que le navire peut avoir de leur concours (2).

c) *Troisième particularité : les privilèges maritimes français restent occultes.* — En effet, la publicité des privilèges maritimes n'est pas organisée en France. Elle serait d'ailleurs très difficile à organiser vu les conditions dans lesquelles peuvent naître les privilèges. Certes, tout créancier hypothécaire accordant son crédit se rend parfaitement compte du risque qu'il

(1) Georges RIPERT, *Droit maritime*, 3^e éd., t. II, n° 1114.

(2) La jurisprudence française a comblé cette lacune en accordant aux assistants et sauveteurs le privilège du droit civil, pour la conservation de la chose (Cass. civ., 3 novembre 1925, *Rev. Dor.*, 13, p. 272, note de M. Georges Ripert ; S., 1925, I, 369, note de M. Solus ; Cass. civ., 27 juillet 1931, S., 1931, I, 301 ; D. H., 475 ; *Rev. Dor.*, 25, p. 292).

court par suite de l'apparition ultérieure des privilèges primant son hypothèque. Du moins en est-il prévenu. Mais même s'il connaissait à l'avance les privilèges existant déjà sur le navire au moyen d'une publicité organisée à cette fin, le créancier hypothécaire ne serait pas moins exposé aux risques, étant donné que d'autres privilèges peuvent surgir à tout moment après la constitution de son hypothèque, la primant et la rendant éventuellement illusoire. Dans ces conditions, l'organisation même d'une publicité des privilèges maritimes ne changerait pas beaucoup la situation du créancier hypothécaire, surtout lorsque ces privilèges sont nombreux.

d) *Quatrième particularité : l'ordre direct* des rangs des privilèges fixé par l'article 191 du Code de commerce suivant le principe de la *nature* des créances. En effet, le rang du privilège est établi d'une façon absolue par la loi dans l'ordre de classement de l'article 191, sauf pour les privilèges accordés aux créances du chef des contrats à la grosse, lesquelles prennent rang dans l'ordre inverse de la date de leur naissance.

§ 2. — *Droit anglais* (1).

A. — LES PRIVILÈGES MARITIMES (MARITIME LIENS)

a) *Première caractéristique : Nombre réduit des privilèges maritimes anglais.* — En contraste avec le droit français, où les privilèges maritimes sont extrêmement nombreux, le droit anglais ne connaît que cinq rangs de créances privilégiées, à savoir :

1° les créances pour sauvetage, pilotage et remorquage ;

(1) T. G. CARVER, K. C., Note sur les privilèges maritimes en droit anglais, *Bulletin* n° 11, pp. 102-106 ; Georges RIPERT, *Droit maritime*, 3^e éd., t. II, n° 1159 ; PHILIMORE (George G.), Memorandum as to Priorities of Maritime Liens, *Bulletin* n° 12, pp. 56 à 74 ; JOURDAN, Les sûretés réelles sur les navires. Étude de droit comparé, thèse Aix, 1914.

2° les créances pour dommages causés par le navire (abordage et autres accidents) ;

3° les créances pour les salaires du capitaine et de l'équipage, inclusivement les indemnités pour renvois et les frais de rapatriement lorsqu'il s'agit de marins étrangers ;

4° les débours du capitaine pour le compte du navire ;

5° les emprunts garantis par le contrat à la grosse.

Ce sont les vrais privilèges maritimes (*maritime liens*) sur le navire et sur le fret. En effet, le droit anglais prévoit, en outre, les privilèges possessoires (*possessory liens*) et les *statutory liens*, dont nous allons nous occuper plus loin.

b) *Deuxième particularité : L'ordre inverse des dates de la naissance des créances.* — Nous venons de voir qu'en droit français l'ordre de préférence des créances privilégiées est l'ordre direct établi d'une façon absolue par l'article 191 du Code de commerce adoptant comme principe la nature des créances, exception faite pour le prêt à la grosse auquel on applique le principe de l'ordre inverse de la naissance des créances.

En droit anglais, il n'y a pas d'ordre fixé établi par la loi. Le principe adopté est celui de l'ordre inverse des dates de la naissance des créances, combiné avec celui dérivant de la nature des créances.

Pourquoi a-t-on adopté ce principe ? Nous trouvons la réponse dans l'explication ci-dessous de M. T. G. Carver :

« Un motif pour cette disposition, c'est que des droits pour services ayant servi à conserver la chose doivent venir avant les charges grevant cette chose antérieurement. Un second motif, c'est que le bénéficiaire d'un privilège sur le navire ne le possède que sous réserve des vicissitudes du voyage, lequel peut donner lieu à de nouveaux privilèges. Le privilège est une charge grevant un navire en cours de voyage et non pas un navire en sûreté » (1).

(1) T. G. CARVER, Note sur les privilèges maritimes en droit anglais, *Bulletin* n° 11, p. 103.

On voit les deux idées qui sont à la base de ce raisonnement : d'un côté, l'idée de la conservation du gage commun, qu'on retrouve également dans les codes civils européens ; de l'autre, l'idée de risque qui est spécifique à la nature même de l'industrie maritime depuis les temps les plus reculés.

En conformité avec le principe de l'ordre inverse, le privilège du chef du sauvetage vient au premier rang, mais il est primé par le privilège du chef d'un abordage ultérieur, lequel à son tour est primé par le privilège du chef d'un sauvetage postérieur à l'abordage.

Les privilèges accordés aux créances du chef des prêts à la grosse se classent dans l'ordre inverse des dates de leur naissance, mais ils sont primés par les privilèges accordés aux créances du chef de sauvetage, abordage ou salaires nées ultérieurement.

Si un mortgage a été contracté pour permettre au navire sauvé ou avarié à la suite d'un abordage de rejoindre le port où il sera réalisé, dans ce cas le mortgage sera préféré aux créances nées du chef de sauvetage ou d'abordage.

Le prêt à la grosse ayant servi à réparer un navire prime toutes les autres créances, mais seulement jusqu'à concurrence de la somme représentant la plus-value gagnée par le navire à la suite de ces réparations.

Les salaires de l'équipage viennent également dans l'ordre inverse de la naissance des créances, quoique M. Carver cite dans son article un cas exceptionnel où il a été décidé qu'une créance du chef d'abordage primerait même les créances pour salaires nées ultérieurement, « pour le motif que si on leur accordait la priorité, on déchargerait tout simplement le propriétaire du navire au détriment de ceux qui ont subi le dommage et qui n'ont de recours que sur le navire » (1).

Nous trouvons cette décision assez singulière, par rapport au

(1) T. G. CARVER, article cité, p. 104.

principe de l'ordre inverse adopté par la loi anglaise, d'autant plus que ce principe joue dans des cas de sauvetage ou d'abordage ultérieurs beaucoup plus graves, le montant de ces dernières créances dépassant de beaucoup celui des créances du chef des salaires. On a cependant admis que le privilège du moins reprend son rang dicté par le principe de l'ordre inverse toutes les fois que son recours contre le propriétaire resterait illusoire à raison d'insolvabilité.

c) *Troisième particularité : L'origine délictuelle de certaines créances privilégiées en droit anglais.* — Un des traits les plus essentiels des privilèges maritimes anglais, et qui distingue complètement la législation anglaise des législations continentales, c'est l'admission par la loi anglaise d'un privilège en faveur des créances nées du chef d'abordage et d'un rang supérieur de priorité que ce même privilège peut avoir par l'effet des circonstances gouvernant l'aventure maritime.

Ce privilège en faveur du navire abordé est accordé également aux créances nées du chef de tout autre dommage causé aux choses ou aux personnes à la suite d'un accident de navigation.

Nous allons voir quelle difficulté représenta cette divergence entre la loi anglaise et les lois continentales pendant les Conférences poursuivant l'unification internationale du droit des privilèges et hypothèques maritimes.

d) *Quatrième particularité : L'assiette des maritime liens.* — Les privilèges maritimes anglais s'étendent autant sur le navire que sur le fret, considéré comme accessoire du navire.

e) *Cinquième particularité :* Les privilèges maritimes du droit anglais durent autant que les créances. Ils ne sont pas soumis à une extinction rapide comme les privilèges du Code de commerce français.

B. — LES PRIVILÈGES POSSESSOIRES (POSSESSORY LIENS)

Le droit anglais connaît, outre les privilèges maritimes proprement dits (*maritime liens*), des privilèges accordés à certains créanciers, mais autant qu'ils se trouvent en possession du navire grevé. Cette institution rappelle le droit de rétention du Code français. Pareils privilèges sont accordés, par exemple, aux réparateurs du navire pour la somme représentant le montant des réparations effectuées. Les *possessory liens* sont toujours primés par les *maritime liens*, à l'exception déjà citée du privilège possessoire pour le montant de la somme dont la valeur du navire a été augmentée.

C. — LES STATUORY LIENS

Il y a des cas où la procédure *in rem* devant la Cour d'Amirauté est accordée également à d'autres créanciers que la loi anglaise trouve assez intéressants pour les protéger. Il s'agit des personnes ayant approvisionné un navire étranger, ou dont le propriétaire ou l'un des propriétaires n'a pas sa résidence en Angleterre ou dans le pays des Gaules. Ce privilège est accordé dans les mêmes conditions aux propriétaires de la cargaison pour les actions nées à raison de la rupture du contrat de transport par la faute du propriétaire, du capitaine ou de l'équipage.

M. Carver (1) nous enseigne que la procédure *in rem* accordée en vertu des *statutory liens* est étendue par les *County Acts* à toutes actions, en dessous de £ 3.000, pour remorquage ou approvisionnement nécessaire ou dommage à la cargaison, ainsi qu'aux actions nées du chef de l'usage ou de la location du navire, ou pour préjudices à raison des marchandises transportées sur le navire.

L'avantage de la procédure *in rem* est de transformer le

(1) T. G. CARVER, article cité, p. 106.

droit du créancier en un véritable droit réel sur le navire à partir de la saisie (pourvu que le créancier ait été mis en possession). Mais son droit, même consolidé par l'effet de la procédure *in rem*, n'empiète pas sur les droits acquis antérieurement, à quelque titre que ce soit : contrat, possession, privilège.

Lorsqu'il y a plusieurs actions de ce genre et que le prix obtenu est insuffisant par suite de l'importance des créances ayant priorité, les créanciers protégés par les *statutory liens* viennent au marc le franc sur le restant du prix. Pourtant, les frais de justice supportés par l'un d'eux et ayant profit également aux autres parties dans des actions différentes, mais ayant comme gage la même chose, sont remboursés par préférence à celui qui les a faits (1).

§ 3. — *Droit italien.*

1° En droit italien, les privilèges maritimes grèvent le navire. Il y a également des privilèges spéciaux sur le fret et sur la cargaison (2).

L'article 675 du Code de commerce italien énumère les créances privilégiées sur le navire. Elles sont aussi nombreuses qu'en droit français. Il y en a treize classes.

On trouve pourtant certaines différences entre le droit italien et le droit français.

Le Code de commerce italien prévoit un privilège pour les créances du chef de sauvetage (art. 675, 2°) et depuis la loi du 31 décembre 1928 (3), accorde un privilège pour sauvetage et assistance.

(1) T. G. CARVER, article cité, p. 106.

(2) *Il Codice di Commercio commentato e coordinato dai professori Leone BOLAFFIO e Cesare VIVANTE*, Torino, 1923 ; Antonio BRUNETTI, *Diritto marittimo italiano*.

(3) *Rev. Dor.*, 20, 571.

Dans le Code italien, il est prévu également un privilège pour les créances du chef des contributions à l'avarie commune.

Le Code de commerce italien, tout comme le Code français, ne prévoit pas de privilège pour les créances nées du chef de l'abordage.

Une autre particularité des privilèges maritimes en droit italien est qu'ils sont préférés à tout privilège général ou spécial sur les meubles établis par le Code civil italien (art. 666) (1).

C'est à la suite de la signature de la Convention de Bruxelles de 1926 que l'Italie fit voter la loi du 31 décembre 1928, dont nous nous occupons plus loin. Cette loi a adopté les règles de ladite Convention sur les privilèges et hypothèques maritimes (2).

§ 4. — *Droit belge.*

Jusqu'en 1908, les privilèges maritimes régis par la loi du 21 août 1879 étaient en droit belge aussi nombreux et accusaient les mêmes particularités que les privilèges du Code de commerce français, vu que ladite loi a été une compilation des dispositions de l'ordonnance française de 1681.

Mais à partir de la loi du 10 février 1908, par laquelle l'on adopta les privilèges établis par le projet de Convention de Venise de 1907, le nombre des privilèges maritimes en droit belge fut réduit à quatre catégories de créances seulement (3).

Ladite loi prévoit également d'autres dispositions modernes

(1) L'article 1^{er} du décret-loi italien du 5 juillet 1928 (*Rev. Dor*, 19, 604) porte : « Les privilèges établis dans le présent chapitre sont préférés à tout privilège général ou spécial sur les meubles établis par le Code civil, le Code de commerce et les lois spéciales ». *Ibidem*, Code de commerce roumain, art. 678.

(2) SMEESTERS, *Droit maritime et droit fluvial*, Bruxelles, 1911.

(3) Voir Loi belge du 10 février 1908. Voir *infra*, II^e Partie.

concernant l'assiette, l'ordre de préférence et les causes d'extinction des privilèges sur le navire.

§ 5. — *Droit allemand* (1).

En droit allemand, la question des privilèges sur les navires et les bateaux est étroitement liée à celle de la responsabilité du propriétaire du navire. En effet, en cette matière, le Code de commerce allemand adopte un système propre au droit maritime allemand suivant lequel, en général, le gage des créanciers du navire est strictement limité au navire et à ses accessoires et au fret, représentant ensemble la fortune de mer du propriétaire. Ce principe va si loin que certains créanciers maritimes, liés par leurs créances à l'exploitation d'un navire, ne possèdent comme gage que le navire affecté seulement, même si le propriétaire en avait d'autres. Ces créanciers ne peuvent pas poursuivre d'autre fortune de mer ou de terre du propriétaire, même au cas où le navire affecté à leurs créances aurait péri.

Cette responsabilité limitée au seul navire affecté est dénommée par Cosak *responsabilité purement réelle* (2).

M. Edzard, délégué allemand à la Conférence d'Amsterdam de 1904, tout en exposant ce système de la responsabilité réelle du droit maritime allemand, disait qu' « il faut que les créanciers du navire aient le navire à la fin du voyage au cours duquel l'incident qui donne lieu à la créance s'est produit, ou la valeur du navire à ce moment. Si le propriétaire ne

(1) COSAK, *Traité de droit commercial*, traduit par Léon MIS ; HENNEBICO, *Principes de droit maritime comparé*. I^{re} Partie : Le navire ; Ch. LYON-CAEN, *Le Code fluvial rhénan* (traduction) ; Georges RIPERT, *Traité de droit maritime*, 3^e éd., t. II, n^o 1160 ; BONNECASE, *Traité de droit commercial maritime* ; SIEVEKING, délégué allemand, Conf. de Venise 1907, *Bulletin* n^{os} 17-19, p. 634.

(2) COSAK, *op. cit.*, t. I, p. 237.

« délaisse le navire que postérieurement, il répond de toute « diminution » (1).

Remarquons tout de suite que la responsabilité personnelle du propriétaire n'est engagée que pour le montant représentant la valeur diminuée du navire à la suite du voyage qu'il lui a fait faire.

Les créanciers du navire (*Schiffsgläubiger*) ont donc, en raison de cette limitation de la responsabilité du propriétaire du navire, des droits spéciaux sur ce gage.

L'article 754 du Code de commerce allemand énumère les créances conférant le titre de *Schiffsgläubiger* (créanciers de navire) munis d'un droit de préférence et d'un droit de suite sur le navire, par rapport aux autres créanciers maritimes ou terrestres du propriétaire.

Mais les privilèges sur le navire à la suite d'un voyage sont établis et réglés quant à leur rang par l'article 768. Il y a cinq catégories de créances privilégiées, à savoir :

- 1° Taxes publiques incombant au navire ;
- 2° Gages et loyers de l'équipage ;
- 3° Droits de pilotage, frais de sauvetage et d'assistance, contribution du navire aux avaries communes, prêts à la grosse et autres opérations faites par le capitaine (propriétaire ou non) en dehors du port d'attache pour les besoins réels du navire ;
- 4° Créances résultant du connaissement ;
- 5° Créances résultant des contrats passés par le capitaine, en vertu de ses pouvoirs légaux et sans aucune autorisation spéciale, pour les besoins du navire, et créances résultant de la faute d'une personne appartenant à l'équipage (y compris l'abordage et autres accidents de navigation).

Les mêmes principes sont adoptés pour les bateaux.

(1) EDZARD, délégué allemand à la Conférence d'Amsterdam de 1904, *Bulletin* n° 11, pp. 187-188.

SECTION III

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES SUR L'HYPOTHÈQUE MARITIME
EN DROIT COMPARÉ (1).

Les sûretés réelles conventionnelles sur les navires diffèrent suivant les législations. C'est ainsi qu'on a l'hypothèque, le mort-gage, le gage maritime ou gage naval, institutions qui diffèrent parfois essentiellement entre elles. Mais même s'il s'agit de l'hypothèque maritime proprement dite, elle diffère d'une législation à l'autre quant à son mode de constitution; à l'étendue du droit, à ses effets, à l'organisation et aux effets de la publicité, etc.

Ces divergences des législations suivant le pays représentent autant d'obstacles à l'unification internationale des droits réels de garantie sur les navires et nous amènent à l'étude succincte de l'hypothèque maritime et des institutions similaires de quelques pays, afin de nous rendre mieux compte de leur diversité, qui a créé les difficultés s'opposant à l'unification, et de la façon dont on doit les surmonter.

§ 1. — *Droit français* (2).

L'institution romaine de l'hypothèque mobilière est passée dans les pays de droit écrit et s'y est maintenue jusqu'au moment où le droit de suite sur les meubles devenait si incommode qu'on fût obligé de le supprimer. C'est alors qu'on édicta

(1) Louis FRANCK, De l'hypothèque maritime, droit comparé et conflits de lois, *Rev. Autran*, t. XI, pp. 256 et suiv. ; Georges RIPERT, *op. cit.* ; HENNEBICQ, *op. cit.* ; JOURDAN, thèse citée. Pour le droit allemand, voir *infra*.

(2) Georges RIPERT, *Droit maritime*, 3^e éd., t. II ; WAHL, *Droit maritime*, 1924 ; DANJON, *Droit maritime*, 2^e éd. avec LEPARGNEUR ; LYON-CAEN et REAULT (avec AMIAUD), *op. cit.*, t. VI, n^{os} 1608 et suiv.

la règle : *Meubles n'ont pas de suite par hypothèque*. Et comme les formules sont souvent plus fortes que les réalités — au moins pour quelque temps — on appliqua cette règle aussi bien aux navires qu'aux autres meubles. Désormais, le seul moyen légal d'obtenir du crédit contre une sûreté réelle sur le navire, c'était le gage. Il fallait donc recourir au nantissement de la chose même qu'on voulait exploiter, moyennant la somme d'argent empruntée contre le gage consenti.

D'un autre côté, le créancier ne pouvait pas exploiter le navire, les textes gouvernant l'institution du gage s'y opposant. Mais même s'il obtenait une autorisation spéciale de la part du propriétaire du navire constitué en gage, le créancier n'était pas tenté non plus d'exploiter le navire, étant donné la responsabilité liée à une pareille exploitation.

Certes, il y avait encore un moyen de crédit : le prêt à la grosse. Mais ce moyen aléatoire était tellement onéreux pour le débiteur, à raison du profit maritime consenti à son créancier, qu'il fut évité par les gens de mer, à tel point que l'institution elle-même finit par tomber en désuétude.

Dans ces conditions, il ne restait que la possibilité d'une vente simulée avec contre-lettre. Mais ce système présentait également le grave inconvénient de l'inopposabilité des contre-lettres aux tiers vis-à-vis desquels le créancier acquéreur simulé était considéré comme seul et véritable propriétaire.

Le prêteur de mauvaise foi pouvait également vendre le navire sans que le propriétaire-débiteur pût s'y opposer.

Voilà donc des difficultés représentant un coup extrêmement dur porté au crédit maritime mis dans l'impossibilité de s'appuyer sur l'organisation d'une sûreté réelle conventionnelle sur le navire.

Dans cette situation, les nécessités pratiques du crédit maritime rendaient l'institution de l'hypothèque sur le navire indispensable.

L'organisation de cette institution et de sa publicité était

d'autant plus facile, vu la nature particulière du navire, son immatriculation sur les registres publics, l'organisation et la publicité de la propriété et de ses transferts qui constituaient un précédent favorable à l'introduction de l'hypothèque.

Dans ces conditions, l'introduction de l'hypothèque maritime ne pouvait plus tarder.

En effet, elle fut introduite dans le Code de commerce français par la loi du 10 décembre 1874, modifiée par la loi du 15 juillet 1885, modifiée à son tour par le décret du 10 juin 1886 (1).

*Les traits caractéristiques de l'hypothèque maritime
en droit français.*

C'est un droit réel accessoire (de garantie), muni du droit de préférence et du droit de suite.

L'hypothèque maritime est toujours conventionnelle. Il n'y a ni hypothèque judiciaire, ni hypothèque légale sur le navire. Elle ne peut être constituée que sur des navires d'au moins vingt tonnes. On peut constituer hypothèque sur un navire en construction, ainsi que sur une part indivise du navire. L'acte d'hypothèque doit être fait par écrit, mais il peut être sous seing privé. Le capitaine ne peut constituer hypothèque sur le navire que s'il est muni d'un mandat spécial de la part du propriétaire (2).

La loi interdit la vente volontaire à l'étranger d'un navire grevé d'hypothèque (3).

Le rang de l'hypothèque est déterminé par la date de l'ins-

(1) D'autres modifications ultérieures furent apportées par les lois : du 13 juillet 1907, du 4 décembre 1913, du 4 juillet 1914, du 18 décembre 1926 et du 1^{er} août 1928.

(2) Article 3 de la loi du 10 juillet 1885.

(3) Article 33 de la loi du 10 juillet 1885.

cription. La vente judiciaire du navire faite à l'étranger n'opère pas la purge des hypothèques (1).

Il n'y a pas de subrogation légale des créanciers hypothécaires à l'indemnité d'assurance (2).

§ 2. — *Droit anglais* (3) : *Le mort-gage*.

Le *Merchant Shipping Act* de 1894 codifie, dans ses articles 31 à 66, les dispositions concernant le mort-gage sur les navires.

C'est un droit réel consenti par le propriétaire du navire à son créancier afin de lui garantir le recouvrement de sa créance. A l'origine, le mort-gage consistait en un transfert de propriété immédiat et effectif, mais sous condition résolutoire si l'argent était remboursé au terme courant. Plus tard, le mort-gage a évolué sous l'influence de la jurisprudence et à partir du *Merchant Shipping Act* de 1894, le créancier-mortgagee n'a qu'un droit réel de garantie sur le navire grevé, mais qui en même temps est un droit conditionnel à la propriété du navire. En effet, si la créance garantie n'est pas payée au terme de l'échéance ou si le débiteur ne respecte pas les conditions du contrat, le créancier entre en possession du navire par la mise

(1) Cass. civ., 24 juin 1912, *D.*, 1913, I, 457, note de M. Georges Ripert ; *S.*, 1912, I, 433, note de M. Lyon-Caen.

(2) La loi du 10 décembre 1874 accordait ce droit au créancier hypothécaire du navire mais il fut supprimé par la loi du 10 juillet 1885. Pourtant certains auteurs sont d'avis que le droit de subrogation légale existe en vertu de la loi du 19 février 1889, sur l'hypothèque terrestre.

(3) T. G. CARVER, article cité ; Georges RIPERT, *Droit maritime*, 3^e éd., t. II, n^o 1044 ; Louis FRANCK, De l'hypothèque maritime. Droit comparé et conflits de lois, *Rev. Autran*, t. XI, pp. 256 et suiv. ; JOURDAN, Des sûretés réelles sur les navires. Étude de droit comparé, thèse Aix, 1914, pp. 13 à 33 et 88 à 93 ; HENNEBICQ, *Principes de droit maritime comparé*, 1^{re} Partie et article cité.

à la chaîne — signe extérieur de la possession — et devient à partir du jour même de l'échéance le propriétaire du navire. Il peut congédier le capitaine ou en mettre un autre à la place afin de faire exploiter le navire à son profit, car il a droit au fret. Il a même le droit de procéder à la vente volontaire du navire sans même que le propriétaire-débiteur puisse lui reprocher la vileté du prix obtenu (1).

Mais il est tenu de respecter toutes les charges réelles du navire — légales ou conventionnelles — ayant une priorité sur son mort-gage. Il doit donc payer tous les créanciers privilégiés et si, par hasard, il y a d'autres morts-gages ayant un rang supérieur au sien, il est obligé de demander la permission de ces créanciers et il ne peut entrer en possession du navire qu'avec leur consentement.

Cette situation peut se présenter assez souvent. Il n'y a qu'à envisager le cas d'une créance garantie par un mort-gage de rang inférieur arrivant à échéance avant les créances de morts-gages de rang supérieur.

Publicité. — Tout mort-gage doit être inscrit sur un registre spécial d'inscriptions tenu au port d'attache. Mention en doit être faite sur la marge de l'acte de mort-gage.

Le défaut d'inscription n'emporte pas la nullité du mort-gage, mais la perte de son rang seulement, les rangs des morts-gages étant établis par l'ordre des jours et heures des inscriptions. Le mort-gage non inscrit vient donc au dernier rang et il passe forcément avant les créances chirographaires.

L'acte de mort-gage peut être transmis à l'ordre.

Constitution. — Le mort-gage doit être constitué par le

(1) Il a été jugé que le débiteur *mortgagor* n'avait aucune action contre le créancier *mortgagee* pour se plaindre de la vileté du prix obtenu par celui-ci à l'occasion de la vente du navire afin de couvrir sa créance non payée à l'échéance convenue (Cour suprême de Justice d'Angleterre, 15 avril 1885, *Rev. Autran*, 1885-1886, p. 118).

propriétaire par acte écrit. Il peut être constitué également en cours de voyage par le capitaine du navire en vertu d'un certificat de mort-gage délivré par l'enregistreur du port d'immatriculation, à la demande du propriétaire. Ledit certificat est inscrit à la date respective sur le registre des morts-gages. Il atteste le pouvoir spécial donné au capitaine de constituer des morts-gages sur le navire jusqu'à concurrence d'une somme dont le montant y est spécifié.

Le certificat contient également le nom du mandataire et la durée du mandat.

Les morts-gages constitués en vertu du certificat doivent être inscrits par les consuls anglais au dos de cet acte. Ces morts-gages prennent rang entre eux conformément à l'ordre des inscriptions, mais par rapport aux autres morts-gages consentis éventuellement par le propriétaire du navire, ils prennent le rang supérieur que leur donne la date de l'inscription du certificat sur le registre des morts-gages.

Le mort-gage s'étend au navire et au fret.

§ 3. — *Droit italien : « Pegno navale ».*

En droit italien, la sûreté réelle correspondant à l'institution de l'hypothèque maritime française porte le nom de *pegno navale*, c'est-à-dire gage naval. Cette dénomination s'explique à son origine par la technique juridique ne concevant pas d'hypothèque sur les meubles. Elle n'a plus aucune raison d'être aujourd'hui, car l'institution du *pegno navale* en droit italien ne se rapproche pas du tout de celle du nantissement, mais elle est plutôt identique à l'institution de l'hypothèque maritime. On a conservé pourtant cette dénomination technique pour des motifs d'ordre traditionnel.

Nous trouvons d'ailleurs cette explication dans le Code de commerce italien annoté par MM. Leone Bolaffio et Cesare

Vivante, où il est dit : *Non nomen rei sed res nomini dat vim*. L'organisation du gage naval italien est due également aux nécessités du crédit maritime, « surtout à l'heure actuelle où un seul navire exige autant de capitaux qu'il en fallait autrefois pour armer une flotte entière ». C'est par la loi de 1865 que le gage naval fut introduit en Italie.

L'organisation de cette institution fut d'autant plus possible que « *le navire est un meuble sui generis, dont il est facile d'établir l'identité parce qu'il a un véritable état civil de naissance, de transmission et de mort* » (1).

Il résulte de ces considérations que l'œuvre du législateur italien ne pouvait que se borner au remplacement de l'institution du gage maritime par celle de l'hypothèque sur le navire.

Ce qui fut fait d'ailleurs par le décret-loi du 5 juillet 1928, n° 1816 (2), converti en loi par la loi du 31 décembre 1928 (3).

Il est précisé, en effet, dans l'exposé des motifs dudit décret-loi : « Considérant la nécessité et l'urgence de transformer l'institution du gage maritime en celle de l'hypothèque », etc.

(1) *Il Codice di commercio commentato e coordinato dai Professori Leone Bolaffio e Cesare Vivante*, Torino. Unione Tipografica, éd. torinese 1923, n° 91.

(2) *Rev. Dor.*, 19, p. 604 ; *Gazz. Uff.* du 13 août 1928, p. 3824.

(3) Voir *infra*, II^e Partie, loi italienne.

CHAPITRE II

CONFLITS DE LOIS RELATIFS AUX SURETÉS RÉELLES SUR LES NAVIRES (1)

SECTION I

GÉNÉRALITÉS. DOCTRINE

Le navire est destiné, par sa nature même, à se déplacer et à traverser toutes sortes de pays soumis à des régimes juridiques différents. Partout où il passe, il peut engendrer des rapports juridiques imposés par les vicissitudes de la navigation et les nécessités de l'expédition maritime.

Ces rapports juridiques peuvent être de nature conventionnelle, mais leur origine peut aussi bien se trouver dans un délit ou un quasi-délit, dans quel cas la volonté des parties n'y est pour rien.

Dans cette situation complexe d'ordre juridique international privé, quel est donc le régime que l'on doit appliquer au navire ? Nous savons bien que le navire est un meuble, et qu'en matière mobilière, c'est la loi de la situation matérielle du meuble — la *lex rei sitæ* — qui s'applique.

(1) Georges RIPERT, *op. cit.*, t. II, n^{os} 1047, 1161 et suiv. ; LYON-CAEN, *Études de droit international privé maritime*, 1883 ; HENNEBICQ, *op. cit.*, I^{re} Partie, n^{os} 414 à 431 ; NIBOYET, *Des conflits de lois relatifs à l'acquisition de la propriété et des droits réels sur les meubles corporels à titre particulier* ; Louis FRANCK, article cité ; Ch. Eugène LEFEBVRE, *Des conflits de lois en matière de propriété de navire, d'hypothèque et autres droits réels*, *Rev. Autran*, XX, p. 796 et suiv.

Mais pourrait-on sans inconvénients appliquer cette loi aux navires ? Tout d'abord, le navire n'est pas un meuble ordinaire. C'est un meuble individualisé, et c'est surtout un meuble ayant une nationalité et dont la propriété et la publicité de ses transferts et des droits réels sont suffisamment organisées.

Dans ces conditions, il serait incompréhensible d'assimiler les navires aux meubles ordinaires en ce qui concerne la loi compétente.

La doctrine.

Suivant les auteurs anciens, les meubles suivent le statut personnel de leur propriétaire conformément à la règle *mobilia sequuntur personam*. Cette doctrine fut maintenue jusqu'à Waechter et Savigny.

C'est Savigny qui, en se fondant sur l'idée de soumission volontaire, a émis le premier la théorie de la compétence de la *lex rei sitæ* pour les meubles.

Plus tard, les auteurs ont fait une distinction entre les meubles destinés à rester sur place et les meubles destinés par leur nature même à se déplacer.

Les auteurs modernes ne sont pas tous d'accord sur la loi applicable aux navires naviguant à l'étranger.

Théorie de M. Niboyet.

Ainsi, M. Niboyet, dans sa thèse intitulée *Des conflits de lois relatifs à l'acquisition de la propriété et des droits sur les meubles corporels à titre particulier* (1), a formulé la théorie suivante :

(1) J.-P. NIBOYET, *Des conflits de lois relatifs à l'acquisition de la propriété et des droits sur les meubles corporels à titre particulier*, thèse Paris, Sirey, 1912.

Il divise les meubles en trois catégories :

1° Des *meubles ordinaires*, dont le déplacement matériel est exceptionnel ;

2° Des *meubles in transitu*, qui font l'objet d'une expédition d'un pays dans un autre et qui doivent traverser un grand nombre de pays soumis à des souverainetés différentes et quelquefois même des espaces maritimes sans aucune souveraineté ;

3° Des *meubles par excellence in transitu*, destinés, par leur nature même, à se déplacer continuellement et à changer sans cesse de lieu. Ce sont les divers instruments de transports : les navires, le matériel de chemin de fer, les aéronefs, les automobiles, etc.

Quelle est donc la loi compétente qui s'applique à ces meubles ?

Pour les *meubles ordinaires*, aucun doute : la loi compétente doit être nécessairement la loi de leur situation matérielle au moment du litige (1).

En ce qui concerne les *choses in transitu*, il est impossible de leur appliquer la loi de la situation matérielle actuelle. Le seul fait de se trouver temporairement sur le sol d'un pays qu'ils traversent — *in transitu* — ne suffit pas pour les mettre sous la compétence de la loi locale, laquelle, dit M. Niboyet, « n'a pas le temps d'exercer son emprise sur eux » (2).

Pour que la loi locale soit compétente, il faut que la chose cesse d'être *in transitu*, afin d'avoir un lien bien défini avec le territoire sur lequel elle se trouve, c'est-à-dire une situation matérielle que M. Niboyet désigne par l'expression technique : *la situation physico-juridique*.

(1) NIBOYET, *op. cit.*, p. 18. « Et de même que le lien d'état et de capacité avec la nationalité conduit à l'application de la loi personnelle, de même le lien des lois de propriété avec le sol conduit à la compétence de la *lex rei sitae*. »

(2) NIBOYET, *op. cit.*, p. 70.

D'après M. Niboyet, la notion de « chose *in transitu* » est conditionnée par deux éléments :

- a) le caractère *en transit* ;
- b) le caractère *objectif* du transit.

Il ne suffit donc pas qu'une chose soit considérée subjective-ment *in transitu* pour qu'elle puisse échapper à la compétence de la loi locale. Il faut en plus l'*élément objectif* du transit.

Les navires sont des choses par excellence *objectivement in transitu*, parce qu'ils ont un port d'immatriculation, le port d'attache, dont la loi sera généralement la loi du navire qui porte continuellement les marques de ce port d'attache. Ces marques indiquant le port d'attache d'un navire constituent en même temps la marque physico-juridique de son caractère *in transitu*.

La *lex rei sitæ* pour les navires, c'est donc la loi de leur port d'attache, lieu où ils sont situés matériellement et juridiquement.

C'est cette loi qui doit s'appliquer aux navires, dit M. Niboyet, et elle doit s'appliquer exclusivement dans les cas où la loi nationale du navire — la *loi du pavillon* — coïncide avec la loi de son port d'attache. Il s'ensuit que la loi nationale du navire ne s'applique pas non plus en sa qualité de loi du pavillon, mais comme *lex rei sitæ*, c'est-à-dire comme loi de la situation physico-juridique du navire (1).

C'est pourquoi M. Niboyet préfère à l'expression *loi du pavillon* l'expression *lex sitæ du port d'attache* ou du port d'immatriculation. Mais il peut arriver qu'un navire ait son port d'attache à l'étranger (2). Dans ce cas, la loi du pavillon ne correspond plus à la loi du port d'attache. D'après la théorie de M. Niboyet, il s'ensuivrait que, dans ce cas, c'est la loi du

(1) NIBOYET, *op. cit.*, pp. 111 à 114.

(2) Voir III^e Partie la situation des bateaux grecs du Bas-Danube ayant comme ports d'attache Braïla et Galatz, ports roumains du Bas-Danube.

port d'attache qui s'appliquerait au navire et non pas la loi du pavillon. M. Georges Ripert (1) n'est pas d'accord avec M. Niboyet sur cette théorie qui se confond avec la théorie de l'exterritorialité du navire, théorie qui n'est admise que pour les bâtiments de guerre, ces bâtiments seuls emportant partout où ils naviguent leur souveraineté nationale. « C'est une théorie admise en droit public, mais qui ne peut être admise en droit privé », dit M. Ripert.

La théorie de la « lex fori ».

D'après cette théorie, il faudrait adopter le système de l'application de la loi du lieu de la saisie : la *lex fori*.

Cette doctrine a influencé longtemps la jurisprudence. C'est d'ailleurs le système le plus critiqué, vu le danger auquel serait exposé un navire d'être saisi et réalisé d'après la loi d'un port où l'ont jeté les vicissitudes de la navigation. C'est, d'après l'expression de M. Louis Franck, faire dépendre le droit maritime de la rose des vents (2). C'est un système injuste et inéquitable et qui laisse en plus la possibilité de la fraude à la loi.

(1) Georges RIPERT, Cours de droit international privé maritime professé à l'Institut des Hautes Études Internationales en 1931 et *Droit maritime*, 3^e éd., t. I^{er}, n^o 49.

(2) « Le navire change de place, son séjour dans un pays étranger est passager, donc on ne pourrait lui appliquer la *lex rei sitae*, surtout que les séjours peuvent être même involontaires par la force de la tempête. Cette force majeure changera-t-elle la loi ? Éteindra-t-elle les hypothèques ? La rose des vents réglerait donc le droit maritime en cette matière ? » (Louis FRANCK, De l'hypothèque maritime, droit comparé et conflits de lois, *Rev. Aulran*, XI, p. 275).

La théorie de la « lex loci ».

D'après cette théorie, il faudrait appliquer la loi du lieu où le droit est né. Elle se heurte également à de très graves inconvénients. Tout d'abord, il y aurait un conflit de lois extrêmement complexe, vu la diversité des législations sous le régime desquelles un navire pouvait engendrer des rapports juridiques. Puis quelle loi appliquera-t-on en pleine mer, où il n'y a aucune souveraineté ?

Ce système serait donc aussi arbitraire et injuste que le système de la *lex fori*. Il ne serait applicable dans un bon système qu'en ce qui concerne la règle *locus regit actum* pour la forme des actes conclus.

La théorie de la « loi du pavillon ».

La plupart des auteurs admettent comme loi compétente sur les navires la loi du pavillon, c'est-à-dire la loi nationale du navire (1). C'est en effet le système préférable entre tous, car il ne donne pas lieu à des surprises, et il est assez facile pour les créanciers de connaître la loi nationale du navire avec lequel ils vont contracter, et de savoir à quoi s'attendre. Il serait plus difficile pour les créances nées du chef des délits ou des quasi-délits en dehors de la volonté des parties.

Mais ce système présente, lui aussi, des inconvénients, tant au point de vue juridique qu'au point de vue économique. Quelle loi appliquera-t-on, par exemple, en cas de changement

(1) LYON-CAEN et RENAUULT, *Traité de droit commercial*, t. V et VI ; LYON-CAEN, *Études de droit international privé maritime*, 1883 (extrait de *Clunet*, 1883). Comp. GEORGES RIPERT, *Droit maritime*, 3^e éd., t. II, n^o 49 ; PILLET et NIBOYET, *Manuel de droit international privé*, n^{os} 373 et suiv. ; EYNARD, *La loi du pavillon*, thèse Aix, 1926.

de pavillon ? Certains auteurs sont d'avis qu'il faudrait appliquer aux créances nées avant le changement du pavillon la loi de l'ancien pavillon sous le régime de laquelle elles sont nées, et n'appliquer la loi nouvelle qu'aux créances nées après le changement du pavillon. Les auteurs qui ont émis cette opinion ont soutenu qu'en effet il est impossible que le sort des créanciers puisse dépendre de la seule volonté du propriétaire du navire constituant leur gage commun.

La compétence de la loi du pavillon a été soutenue par les auteurs, et cela pour différentes raisons.

C'est ainsi que l'on a soutenu que la loi du pavillon serait pour le navire ce que le statut personnel est pour l'état et la capacité des personnes et qu'en cette qualité elle le suivait partout où il se déplace.

A cette théorie, on a objecté à bon droit que le navire étant une chose ne pouvait pas être assimilé à une personne.

D'après MM. Pillet et Niboyet, la loi du pavillon devrait être considérée comme la seule loi satisfaisant au but social. L'intérêt des parties et des tiers veut qu'elle soit seule applicable (1).

MM. Lyon-Caen et Renault ont soutenu que la loi du pavillon devait être applicable, étant donné son caractère de loi sauvegardant les intérêts du crédit maritime (2).

Cet argument fut considéré comme un argument d'ordre économique, qui ne saurait être accepté comme solution d'un problème juridique.

M. Louis Franck dit que la loi du pavillon est fondée en équité et en raison. « Le navire ayant une nationalité et un port d'attache, dit-il, montre partout et à tous le pays auquel il appartient. C'est là que se trouvent son état civil et son titre. Quoi de plus logique et de plus juste que de soumettre partout

(1) PILLET et NIBOYET, *Manuel de droit international privé*, n° 519.

(2) LYON-CAEN et RENAULT, *Traité de droit commercial*, 3^e éd., 1932, avec la collaboration de M. André AMIAUD, t. VI, n° 1789.

ce navire à la loi de son pays ? » Et il conclut : « Une loi médiocre, mais unique, vaut mieux que deux bonnes lois contradictoires. Autrement, le droit devient une loterie » (1).

M. Georges Ripert, qui n'est d'accord avec aucune des théories exposées, est d'avis qu'il n'y a pas de critère général qui permette de savoir si la loi du pavillon est ou non applicable, mais il constate que cette loi est une règle spéciale du droit international privé maritime (2).

Nous pensons que pour expliquer la compétence de la loi du pavillon, il faut se référer à la nature particulière du navire même.

En effet, pourquoi applique-t-on la *lex rei sitæ* aux meubles ordinaires ? Parce que ces choses, n'ayant ni nationalité ni individualité constatée, ne peuvent être considérées qu'en rapport avec le lien de leur situation matérielle.

Il n'y a donc que ce lien les rattachant au territoire qui représente le seul élément appréciable permettant d'établir la compétence de la loi.

Mais le navire est un meuble d'une nature particulière. Il est individualisé d'une façon complète par sa nature même et par les marques visibles qu'il porte toujours et partout. Il a un nom, un port d'attache, une sorte de siège social. Il a même une nationalité dont il porte le pavillon. Il reste *tel* navire partout où il se déplace. De plus, la propriété et ses transferts, de même que les droits réels conventionnels sur le navire, font l'objet d'une organisation et d'une publicité complètes. Il possède donc obligatoirement un certain nombre d'éléments propres, intrinsèques, visibles et permanents lui permettant d'échapper au régime juridique des meubles ordinaires et de bénéficier d'un régime particulier tant en droit international qu'en droit interne.

(1) Louis FRANCK, De l'hypothèque maritime. Droit comparé et conflits de lois, *Rev. Autran*, XI, p. 275.

(2) Georges RIPERT, *Droit maritime*, 3^e éd., t. I^{er}, n^o 49.

La loi du pavillon s'appliquerait donc comme étant la seule loi convenant à la nature particulière du navire.

SECTION II

LA JURISPRUDENCE DES CONFLITS DE LOIS RELATIFS AUX PRIVILÈGES MARITIMES (1)

Nous avons vu, à l'occasion de l'exposé général des privilèges maritimes en droit comparé, la diversité des lois sur lesdits droits réels.

En comparant ces diverses législations, on constate que des privilèges prévus par les unes ne le sont pas par les autres.

Ainsi, les privilèges prévus par l'article 141 du Code de commerce français, aux numéros 3°, 4°, 5°, 8°, 10° et 11°, ne le sont pas par le droit anglais.

En revanche, les privilèges accordés par ce droit aux créances nées pour assistance, sauvetage ou abordage n'existent pas dans la loi française.

De pareilles différences existent également par rapport aux autres lois étrangères.

Mais les conflits de lois peuvent surgir non seulement par rapport à l'existence du privilège, mais aussi quant au rang des privilèges, leurs effets, leur étendue, leurs moyens de preuves ou leurs causes d'extinction.

Généralement, le navire étant destiné, par sa nature même, à se déplacer continuellement, il est exposé, comme nous venons de le voir, à subir l'application de la loi nationale de

(1) Ch. Eugène LEFEBVRE, Des conflits de lois en matière de propriété de navire, d'hypothèque et autres droits réels, *Rev. Autran*, t. XX, p. 186 ; Georges RIPERT, *op. cit.*, t. II, n^{os} 1161 et suiv.

tout pays sur le territoire duquel il peut se trouver à un moment donné, de sorte qu'il est impossible de connaître à l'avance le régime juridique qui lui sera appliqué. Mais si cette situation est dangereuse en ce qui concerne la propriété du navire et l'hypothèque dont il peut être grevé, elle est plus dangereuse encore pour les privilèges, vu qu'ils sont plus nombreux, et qu'ils peuvent naître partout de la loi, en dehors de la volonté des parties.

Cette situation est tellement complexe qu'on n'a pu trouver aucun système juridique qui puisse l'éclaircir par la solution définitive des difficultés en présence.

Ces conflits pour la solution desquels la jurisprudence hésite dans tous les pays entre l'application des divers systèmes ont amené le droit international privé maritime à un état encore plus chaotique que celui provoqué par les conflits de lois en matière d'hypothèque maritime. C'est dans le dessein de démontrer cet état chaotique que nous nous proposons d'exposer succinctement la jurisprudence de quelques pays en matière de conflits de lois relatifs aux privilèges maritimes.

§ 1. — *Jurisprudence française.*

A) NAVIRE SOUS PAVILLON FRANÇAIS SAISI ET VENDU EN FRANCE

Si les privilèges le grevant sont prévus par l'article 191 du Code de commerce français, la jurisprudence française applique les dispositions de cet article alors même que ces privilèges étaient nés à l'étranger.

Si, par contre, des privilèges n'existant pas dans la loi française grevaient un navire français, la jurisprudence française refuse leur admission. Elle applique dans ce cas la *loi du pavillon*.

B) NAVIRE ÉTRANGER SAISI ET VENDU EN FRANCE

a) *Application de la « lex fori ».*

La jurisprudence française ne reconnaît pas toujours un privilège né à l'étranger, quoique ce privilège était conforme à la *loi du pavillon* du navire, pour le motif qu'il n'était pas prévu par la loi française.

Le cas s'est présenté dans l'affaire du navire grec *Dio Adelphi*, grevé du privilège pour prêt à la grosse avant le départ. La Cour d'Aix, dans son arrêt du 22 novembre 1876 (1), avait décidé que ce privilège ne saurait être exercé en France, depuis la loi du 10 décembre 1874 sur l'hypothèque maritime, qui l'a abrogé par son article 27 afin de favoriser le développement de l'hypothèque.

La jurisprudence française applique également la *lex fori* lorsqu'un privilège était né en France sur un navire étranger. Elle va plus loin et applique le même système, même si le privilège grevant le navire n'était pas prévu par la loi du pavillon du navire. Il suffit que le privilège soit prévu par l'article 191 du Code de commerce français.

b) *Application de la loi du pavillon.*

Quelquefois, la jurisprudence française applique la *loi du pavillon* pour résoudre le conflit de lois né à l'occasion d'un privilège grevant un navire étranger saisi et vendu en France.

C'est ainsi que la Cour de Rouen, dans son arrêt du 7 mai 1888, confirmant un jugement du Tribunal du Havre du 11 janvier 1887, admet le privilège du prêteur à la grosse avant

(1) Aix, 22 novembre 1876, confirmant Trib. civ. Marseille, 8 avril 1874, *D.*, 1878, 2, 103.

le départ sur un navire italien, malgré l'abrogation de cette sûreté par la loi du 10 décembre 1874 (1).

Le même système de l'application de la *loi du pavillon* a été adopté par le Tribunal de Marseille du 13 juin 1874 (*Rec. Marseille*, 1875, 2, 8) et 31 décembre 1881 (*ibidem*, 1882, 2, 261) et par le Tribunal civil de Rouen, 21 juin 1909, lorsqu'il s'est agi de résoudre le conflit de lois sur le mode de preuve de la créance à l'effet d'exercer le privilège (2). Cette solution fut admise implicitement par le Tribunal du Havre, 29 mars 1883 (*Rec. Havre*, 1883, 1, 128), appliquant la *lex fori* en matière de preuve des créances privilégiées.

Elle nous paraît la seule admissible. La majorité de la doctrine adopte ce système. M. Ripert écrit à ce sujet : « L'application de la *lex fori* est injustifiable, car il ne s'agit pas d'une production de preuve, mais d'une preuve liée à la forme de l'acte » (3).

En général, la jurisprudence française n'est pas bien nette ; quoiqu'elle s'applique à divers systèmes pour la solution des conflits de lois relatifs aux privilèges sur les navires, elle incline plutôt vers celui de l'application de la *lex fori* en réservant surtout l'application de la *loi du pavillon* aux navires français. C'est là une préoccupation plutôt d'ordre économique que d'ordre juridique tendant à protéger les intérêts des créanciers nationaux. C'est d'ailleurs la même préoccupation que nous allons trouver généralement dans tous les pays.

(1) Rouen, 7 mai 1888, *Rev. Autran*, IV, p. 248, confirmant Le Havre, 11 janvier 1887, *Rev. Autran*, II, p. 684.

(2) Trib. civ. Rouen, 21 juin 1909, *Rev. Autran*, XXV, p. 200.

(3) Georges RIPERT, *Droit maritime*, 3^e éd., t. II, n^o 1166.

§ 2. — *Jurisprudence belge.*

La jurisprudence belge est aussi indécise que la jurisprudence française quand il s'agit de la solution de conflits de lois concernant les privilèges maritimes.

Elle applique tantôt la *lex fori*, tantôt la *loi du pavillon*, sans adopter nettement un des deux systèmes.

a) *Application de la « lex fori ».*

Il a été jugé par la Cour d'appel de Bruxelles, le 21 décembre 1887 (*Rev. Autran*, 1887-1888, p. 620), au sujet de l'extension sur le fret d'un privilège grevant le navire anglais *Cella*, que « les tribunaux ne peuvent admettre en Belgique que ceux que la loi de ce pays autorise ».

La même Cour décide, au sujet du privilège pour gages du capitaine sur le même navire anglais *Cella*, que les privilèges maritimes sont réglés quant à leur nature et leur rang par l'article 4 de la loi belge du 21 août 1879, mais pour leur justification quant à la forme, l'article 5 (de ladite loi) doit être combiné avec la *loi du pavillon* et la maxime : *locus regit actum* (1).

b) *Application de la « loi du pavillon ».*

Le Tribunal civil d'Anvers, dans un jugement du 17 mai 1884 (2), confirmé par la Cour de Bruxelles, 13 mars 1885, décide au sujet de l'extinction par prescription de la créance

(1) Cour d'appel de Bruxelles du 30 mars 1889, *Rev. Autran*, III, p. 103.

(2) Trib. civ. Anvers, 17 mai 1884, *Rev. Autran*, I, p. 170.

de prêt à la grosse contracté en Grèce entre Grecs que la loi belge ne doit pas s'appliquer (1).

De même, le Tribunal commercial d'Anvers décide, par son jugement du 5 mars 1886 dans l'affaire du navire hollandais *Anne*, qu'il faut appliquer la *loi du pavillon* (en l'espèce la loi hollandaise) pour la détermination et l'étendue du privilège des matelots pour leurs gages (2).

§ 3. — *La jurisprudence américaine des Etats-Unis.*

La jurisprudence américaine a appliqué tous les systèmes à tour de rôle, mais dernièrement elle s'est inclinée plutôt vers celui de l'application de la loi du pavillon.

Nous citons quelques décisions des tribunaux américains :

La Cour de district Est de New-York, affaire *T. S. Negus* et autres (*Rev. Dor.*, 12, 238), décide que la question d'apprécier l'existence du privilège pour fournitures faites à ce navire dépend de la loi du lieu où les fournitures ont été avancées, et non de celle du pays auquel appartient le navire.

Application de la « loi du pavillon ».

Souvent la jurisprudence américaine applique la *loi du pavillon*. Voici quelques décisions adoptant ce système :

Cour de District Sud de New-York du 10 mai 1923 (*Rev. Dor.*, 5-6, p. 356), au sujet du privilège pour gages du capitaine pour le navire anglais *Yarmouth* ; Cour de District Sud de New-York du 21 mai 1924 (*Rev. Dor.*, 8, 198), au sujet du privilège pour fournitures de charbon faites en Italie à un navire allemand (application de la loi allemande).

(1) Cour de Bruxelles, 13 mars 1885, *Rev. Autran*, I, p. 393.

(2) Trib. comm. Anvers, 5 mars 1886, *Rev. Autran*, II, p. 201.

M. le Baron Boris Nolde écrit, au sujet de cette instabilité de la jurisprudence américaine :

« Il n'est pas facile de conclure la teneur du droit des conflits américains dans la question qui nous occupe. S'il est permis de parler d'une orientation finale d'une jurisprudence qui, à tour de rôle, a accepté tous les points de vue imaginables, celle-ci paraît tendre vers les règles suivantes :

« 1° Le contrat à la grosse et le contrat de fournitures sont régis par les principes généraux des conflits de lois en matière contractuelle ;

« 2° Mais les privilèges des créanciers sur le navire et sur le fret dépendent de la *loi du pavillon* du navire. Toutefois, la seconde de ces deux règles n'est pas définitivement adoptée et il se peut qu'elle soit remplacée par l'extension aux privilégiés en question de la règle de la loi du contrat » (1).

CONCLUSION. — La jurisprudence d'aucun pays n'est fixée définitivement sur un système net pour la solution des conflits de lois relatifs aux privilèges maritimes. Souvent, la jurisprudence, trop préoccupée de protéger les intérêts des créanciers nationaux, est amenée à sacrifier l'ordre juridique à l'ordre économique en appliquant la *lex fori*.

Même lorsqu'elle applique la *loi du pavillon*, le seul système qui paraît le plus juste et le plus équitable, et le seul d'ailleurs capable de sauver les intérêts des créanciers privilégiés sur le navire, la jurisprudence ne l'applique pas d'une façon bien nette, en le scindant souvent suivant les intérêts nationaux.

Cet état de choses ne pouvait plus être maintenu sans nuire gravement aux intérêts du crédit maritime international.

(1) Baron Boris NOLDE, Les conflits de lois maritimes en droit américain, *Rev. Dor*, 22, p. 52.

SECTION III

DES CONFLITS DE LOIS EN MATIÈRE D'HYPOTHÈQUE MARITIME (1)

De même que les privilèges, l'hypothèque maritime peut donner naissance à de très graves conflits de lois, étant donné que tout navire grevé d'hypothèques, conformément à la loi nationale, peut être saisi et réalisé dans un port étranger.

Certes, l'hypothèque maritime étant d'origine conventionnelle, les conflits auxquels elle peut mener sont moins nombreux et moins complexes, mais ils se produisent quand même, car nous avons vu, à l'occasion de l'exposé général de cette institution en droit comparé, combien les lois nationales diffèrent à son égard.

La situation a été d'autant plus grave jusqu'à un certain temps, l'hypothèque sur les navires n'était pas reconnue par un grand nombre de législations. Et même lorsque plus tard la plupart des pays l'introduisirent dans leurs législations respectives, l'institution fut tellement influencée par le droit national qu'elle laissait toujours ouverte la voie des conflits de lois.

En effet, des conflits de lois peuvent surgir à tout moment, du fait que la nature juridique même du droit diffère d'une législation à l'autre. Ses modes de constitution, ses effets, son assiette, ses causes d'extinction, ainsi que les conditions de sa publicité soulèvent autant de difficultés issues de la diversité des lois nationales.

(1) Georges RIPERT, *Droit maritime*, 3^e éd., t. II, n^o 1047 ; WAHL, *Droit maritime*, n^o 1164 ; LEFEBVRE, Des conflits de lois en matière de propriété de navires, d'hypothèques et d'autres droits réels, *Rev. Autran*, XX, p. 796 ; LOUIS FRANCK, De l'hypothèque maritime. Droit comparé et conflits de lois, *Rev. Autran*, XI, p. 256 ; HENNEBICQ, *Principes de droit maritime comparé*, I^{re} Partie ; LYON-CAEN, *Études de droit international privé maritime*, 1883.

Nous allons étudier la jurisprudence d'un certain nombre de pays concernant la solution des conflits de lois relatifs à l'hypothèque sur les navires. Cet exposé nous montrera mieux l'insécurité de l'hypothèque maritime devant les tribunaux étrangers et la nécessité d'assurer sa valabilité internationale par une loi unifiée.

§ 1. — *Jurisprudence française.*

A) NAVIRE ÉTRANGER GREVÉ D'HYPOTHÈQUE OU D'UN DROIT RÉEL SIMILAIRE ET SAISI ET VENDU EN FRANCE

a) *Avant la loi du 10 décembre 1874 sur l'hypothèque maritime.*

Les tribunaux français appliquant aux navires étrangers saisis dans les eaux françaises la *lex fori* (loi du lieu de la saisie) ont systématiquement refusé de reconnaître l'hypothèque constituée sur ces navires (1).

A cette fin, ils ont fait application des articles 2118 et 2119 du Code civil, le premier décidant que seuls les biens immobiliers étaient susceptibles d'hypothèque, le second édictant la règle suivant laquelle les meubles n'ont pas de suite par hypothèque et de l'article 190 du Code de commerce.

C'est cette solution qui fut adoptée par la Cour de cassation française dans son arrêt du 19 mars 1872 à l'égard d'un mortgage constitué en Angleterre sur le navire anglais *La Caroline*, qui fut ensuite saisi dans le port de Honfleur par le syndic de la faillite de l'armateur anglais qui habitait lui-même la France.

Cet arrêt confirmait celui de la Cour d'appel de Caen du 12 juillet 1870, qui décidait que le navire est un meuble

(1) Cass., 19 mars 1872, S., 1872, I, 238, D., 1874, I, 465 ; Aix, 1^{er} décembre 1870, S., 1871, II, 115 ; Caen, 12 juillet 1870, S., 1871, II, 57 et note de M. Labbé.

(art. 190 Code comm.) et que le mort-gage constitué en Angleterre sur un navire anglais ne saurait être respecté en France, vu que la législation française n'admet pas d'hypothèque sur les meubles (1).

Le droit de gage sur le navire invoqué par le créancier ne fut pas non plus admis par la Cour sous le motif que la loi française subordonne le privilège de gage à une mise en possession, laquelle n'a pas été effectuée au profit du créancier. La Cour reproche également le défaut de mention du mort-gage sur l'acte de nationalité. Cet arrêt fut critiqué par M. Labbé dans une note. En effet, après avoir démontré que les navires sont des meubles ayant des caractères propres et distinctifs (nationalité, port d'attache, propriété constituée par des actes écrits, publicité des transferts, etc...), M. Labbé conclut qu'en ce qui concerne les navires, ce n'est pas la possession qui constitue l'élément de publicité destiné à mettre en garde les tiers, mais bien la transcription du contrat de gage sur le registre de la douane et sa mention sur l'acte de nationalité se trouvant à bord.

En l'espèce, cette mention faisait défaut, mais cette erreur n'est pas imputable au créancier *mortgagee*, car :

1° Le créancier ne pouvait pas prévoir le lieu de la saisie et même l'aurait-il prévu, le *Merchant Shipping Act* de 1854 lui interdisait la mention du mort-gage sur l'acte de nationalité.

2° L'observation pure et simple de la loi anglaise n'a pas mis en péril les intérêts français. Il aurait été d'ailleurs très facile pour les créanciers français de connaître les charges réelles du navire en demandant des renseignements au bureau d'enregistrement du port d'attache du navire.

M. Labbé conclut en faveur de l'application en l'espèce de la loi anglaise, c'est-à-dire de la *loi du pavillon*.

(1) Caen, 12 juillet 1870, S., 1871, II, 57.

Nous trouvons d'ailleurs ce système défendu également par M. Lyon-Caen dans sa note sous l'arrêt de la Cour de cassation du 25 novembre 1879 (1).

En effet, après avoir reconnu la compétence de la loi territoriale pour les meubles ordinaires quand il s'agit de décider quels droits peuvent être exercés sur leur prix et quels sont les créanciers qui jouissent de ces droits, M. Lyon-Caen dit : « Mais nous ne croyons pas que cette règle soit applicable aux bâtiments de mer. Pour eux, c'est la loi du pays dont ils portent le pavillon qui doit servir à résoudre ces questions » (2).

M. Georges Ripert critique également cette jurisprudence.

« C'est un système inadmissible, dit-il, et qui, d'ailleurs, rendrait tout crédit maritime impraticable, car le créancier ne peut savoir à l'avance quelle sera la *lex fori* et se conformer aux prescriptions de cette loi. L'application de la loi du pavillon lui permet de connaître l'étendue de ses droits » (3).

En effet, il paraît incompréhensible que des droits acquis sous le régime de la loi du pavillon puissent être méconnus par les tribunaux étrangers et il n'y a là qu'une préoccupation d'ordre économique qui a déterminé dans la plupart des pays une pareille jurisprudence dans le but de protéger les intérêts des créanciers nationaux.

b) *Jurisprudence française après la loi du 10 décembre 1874 sur l'hypothèque maritime. Application du système de la loi du pavillon.*

L'argument sur lequel s'appuyait la jurisprudence avant la création de l'hypothèque maritime en France était l'absence de cette institution dans la législation française. En effet, on

(1) Cass., 25 novembre 1879, S., 1880, I, 257.

(2) Note précitée.

(3) Georges RIPERT, *Droit maritime*, 3^e éd., t. II, n^o 1097.

constate tout de suite après la loi du 10 décembre 1874, un revirement de la jurisprudence. La première décision en ce sens fut prise par la Cour de cassation dans son arrêt du 25 novembre 1879, par lequel elle casse l'arrêt de la Cour d'Aix du 22 novembre 1876, qui n'avait pas reconnu l'hypothèque constituée en Grèce sur le bateau grec *Dio Adelphi* saisi dans les eaux françaises.

La Cour de cassation avait décidé qu'aux termes de l'article 1^{er} de la loi du 10 décembre 1874, les navires étant susceptibles d'hypothèque, l'hypothèque valablement consentie sur un navire étranger suivant la loi du pays auquel il appartient n'est contraire à aucune loi prohibitive française et doit produire ses effets en France.

Mais il faut que le contrat d'hypothèque passé à l'étranger ait été déclaré exécutoire par un tribunal français (1).

Quoiqu'elle admette l'hypothèque constituée à l'étranger sur un navire étranger, nous ne trouvons pas que la jurisprudence française soit bien nette en ce qui concerne le système de l'application de la loi du pavillon même après la loi du 10 décembre 1874.

B) NAVIRE FRANÇAIS GREVÉ D'HYPOTHÈQUE, SAISI ET VENDU A L'ÉTRANGER

Ce cas s'est présenté pour la première fois devant la Cour de cassation le 24 juin 1912. Il s'agissait de la saisie et de la vente en Angleterre du voilier français *André Théodore* qui était grevé d'hypothèque.

Le Tribunal de Nantes, devant lequel se présenta le procès en première instance, avait décidé en l'espèce par un jugement

(1) Cass., 25 novembre 1879, *S.*, 1880, I, 257 et note de M. Lyon-Caen, *D.*, 1880, I, 56, et Cour d'appel de Grenoble, 11 mai 1888 ; contre la Cour d'Aix, 22 novembre 1876.

du 1^{er} juillet 1907 que ni la saisie ni la vente, ni la distribution du prix d'un navire français, faites en Angleterre, ne peuvent éteindre le droit de suite conféré à un créancier hypothécaire par l'article 17 de la loi du 10 juillet 1885. L'acquéreur d'un navire français vendu à l'étranger est tenu de purger d'après la forme prescrite par la loi française (1).

La Cour de Rennes décidait par contre, sur appel, dans son arrêt du 1^{er} avril 1908, que « s'il y a lieu de reconnaître que tout ce qui touche au fond du droit se règle par la loi du lieu du contrat, c'est-à-dire par la loi du pavillon, il n'en est pas de même lorsqu'il s'agit de formalités de procédure d'exécution ; qu'elles relèvent, au contraire, de la loi du lieu où le procès s'est engagé, puisque c'est au nom de la puissance publique qu'elles sont appliquées dans chaque État. »

Pourvu en cassation, la Cour suprême décida par l'arrêt de principe du 24 juin 1912, que c'était la loi française qui aurait dû être applicable en l'espèce.

En effet, dit la Cour de cassation : « L'extinction des hypothèques qui peuvent grever les navires français quand elles ont été valablement constituées suivant la loi française, n'est pas une conséquence de la procédure suivie à l'étranger pour la réalisation de leur valeur ; que pour ces hypothèques, ils demeurent sous l'empire des lois françaises et ne peuvent par suite en être purgés que par l'accomplissement des formalités prescrites par ces lois. »

Pour arriver à cette solution, la Cour de cassation a invoqué la nature particulière des navires ayant certains attributs des immeubles : ils sont susceptibles d'hypothèque et d'un droit de suite par dérogation de l'article 2119 du Code civil. Ils ont

(1) Cass. civ., 24 juin 1912, *D.*, 1913, I, 457, note de M. Georges Ripert ; *S.*, 1912, I, 433, note de M. Lyon-Caen, cassant l'arrêt de la Cour de Rennes du 1^{er} avril 1908, *Rev. Autran*, XXII, p. 203, sur appel de Nantes, 1^{er} juillet 1907, *Rev. Autran*, XXII, p. 258 (voilier « André-Théodore »).

un nom et un port d'attache, c'est-à-dire un siège légal en France et ils ont la nationalité française.

Cet arrêt a été l'objet de deux notes, l'une de M. Georges Ripert (*D.*, 1913, 1, 457), l'autre de M. Lyon-Caen (*S.*, 1912, 1, 433).

NOTE DE M. RIPERT. — M. Georges Ripert établit dans sa note les points suivants :

I. — La saisie et la vente en justice d'un navire français à l'étranger sont soumises quant aux formes à l'application de la *lex fori*, loi du lieu de la saisie (Desjardins, *Traité de droit commercial maritime*, t. I^{er}, n° 979 ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. VI, n° 1797 ; Georges Ripert, *Droit maritime*, t. I^{er}, n° 913 ; Weiss, *Traité de droit international privé*, t. IV, p. 314).

L'interprétation littérale de l'article 113 du Code de commerce suivant laquelle les privilèges sur le navire ne sont éteints que par la vente en justice faite sous les formes établies par l'article 197, qui devaient être observées même en cas de vente judiciaire à l'étranger serait inadmissible.

M. Ripert tire la conclusion, donc, que « la vente faite à l'étranger par autorité de justice, dans les formes prescrites par la *lex fori* compétente, doit opérer purge ».

Au cas contraire, dit-il, on se heurte à de très graves difficultés :

a) Le créancier n'a le droit de suite que pour la partie dont il n'a pas été désintéressé.

b) L'acquéreur du navire hypothéqué est exposé au grave danger d'une poursuite ultérieure des créanciers.

Conséquences. — a) Le navire acquis dans ces conditions s'écartera des ports français, afin d'éviter la saisie.

b) On vendra mal les navires français grevés d'hypothèques saisis à l'étranger.

II. — En ce qui concerne l'argument tiré par la Cour de cassation du fait que les navires sont susceptibles d'hypothèque comme les immeubles et qu'ils ont une nationalité française, M. Ripert répond que de l'existence d'un droit on ne peut conclure à sa perpétuité.

Qu'il n'y a aucun rapport entre la question de la nationalité et la question de l'hypothèque. Car « la vente judiciaire du navire à l'étranger ne fait pas perdre nécessairement au navire sa nationalité et c'est pratiquement dans le cas où il ne la perd pas que le conflit se présentera entre l'acquéreur et le créancier hypothécaire ».

« C'est peut-être, ajoute M. Ripert, à la règle de l'application de la *loi du pavillon* comme règlement du conflit qu'il faudrait attacher la solution proposée par la Cour de cassation, quoiqu'elle ne le dise expressément » (1).

III. — *Les critiques adressées par M. Ripert à l'arrêt cité.* — La Cour de cassation a voulu compléter la protection légale des créanciers hypothécaires sur les navires français contre la saisie du navire et sa vente judiciaire à l'étranger.

Cette protection est assurée par la loi de 1885 contre la vente volontaire.

En statuant en l'espèce l'application des lois françaises et en refusant toute valeur aux actes passés à l'étranger, la Cour de cassation méconnaît la valeur d'un droit valablement acquis à l'étranger.

IV. — *Inconvénients d'une pareille solution.* — M. Ripert conclut : elle n'a d'effet pratique que si le créancier réussit à saisir le navire une seconde fois en France.

La valeur de l'hypothèque va donc dépendre du hasard d'une saisie faite dans un port français (2).

(1) Note précitée.

(2) Note précitée.

NOTE DE M. LYON-CAEN (1). — M. Lyon-Caen trouve la solution de la Cour de cassation « excellente et d'une grande importance », car elle implique l'adoption de la *loi du pavillon*, à l'exclusion de la *lex fori* pour la solution du conflit des lois relatif aux hypothèques maritimes. Mais il ne pense pas que les motifs de la Cour soient décisifs et nets.

M. Lyon-Caen dit « qu'il y a lieu à faire une distinction fondamentale entre les *formes* de la saisie et de la vente, d'un côté, et les *effets* de la vente sur saisie quant aux hypothèques grevant le navire vendu d'un autre côté. Pour les premières, c'est la *lex fori* qui s'applique comme loi d'ordre public. »

Mais il s'agit de savoir « si la vente opérée dans ces formes a le même effet que la vente sur saisie opérée dans les formes de la loi française, celui d'entraîner purge de l'hypothèque maritime. Il ne s'agit plus d'une question de forme, mais d'une question de fond. Pour la résoudre, la règle *locus regit actum* n'a à jouer aucun rôle. »

M. Lyon-Caen critique les raisonnements de la Cour de cassation tendant à l'assimilation des navires avec les immeubles en ce qui concerne les hypothèques les grevant, et dit que la Chambre civile aurait pu trouver des arguments juridiques favorables au système de l'application de la *loi du pavillon* dans les dispositions de l'article 190 (al. 2), concernant la purge du droit de suite des créanciers privilégiés et chirographaires, ainsi que dans les textes des articles 18 de la loi du 10 juillet 1885, 193 et 194 du Code de commerce relatifs à la purge du droit de suite des créanciers hypothécaires.

(1) S., 1912, I, 433.

CONCLUSION

sur les notes de MM. Ripert et Lyon-Caen.

On pourrait nous reprocher de nous être étendus un peu longuement sur les notes de MM. Ripert et Lyon-Caen. Nous l'avons fait à dessein, en raison, non seulement de l'importance de l'arrêt précité, mais également de l'intérêt que présente l'argumentation juridique desdites notes.

En effet, voici deux auteurs célèbres qui émettent des opinions contraires sur la jurisprudence de la Cour de cassation. D'un côté M. Ripert soutient dans l'espèce l'application du système de la *lex fori*, en tant qu'il s'agit de pures formalités de procédure concernant la saisie et la vente du navire à l'étranger ; d'un autre côté, M. Lyon-Caen trouve que les formes qui entraînent implicitement la perte des effets de l'hypothèque se confondant avec le fond du droit même, il y a lieu à appliquer la *loi du pavillon*.

Tout en reconnaissant la finesse juridique de cette distinction, nous adoptons l'argumentation de la Cour de Rennes et celle de la note de M. Ripert, à savoir que la perte des droits valablement acquis sur le navire ne peut être attribuée en l'espèce qu'à l'application des formalités de procédure ; qu'on ne saurait prétendre que ces formalités varient suivant la *loi du pavillon* et qu'en l'espèce la loi française ne pourrait exercer aucune emprise sur la loi anglaise, étant donné que cette dernière, réglant de pures formalités de procédure, est une loi d'ordre public.

Cependant, nous sommes les premiers à reconnaître que cette situation nuisible aux créanciers est inadmissible tant en droit qu'en équité. Mais on n'en saurait faire grief aux tribunaux.

C'est uniquement à la défectuosité des différents systèmes

adoptés en droit international privé maritime qu'on doit la reprocher.

Il n'y a là qu'un argument de plus en faveur de l'unification internationale du droit des privilèges et hypothèques maritimes.

§ 2. — *Jurisprudence belge.*

*Navire étranger grevé d'hypothèque ou d'un droit similaire
saisi et vendu en Belgique.*

La jurisprudence belge a varié en appliquant au navire étranger hypothéqué, tantôt le système de la *lex rei sitæ* pour les meubles ordinaires équivalant au système de la *lex fori*, tantôt un système transactionnel entre celui de l'application de la *lex fori* et celui de l'application de la *loi du pavillon*.

a) *Application de la « lex rei sitæ ».*

La jurisprudence belge, par des arrêts réitérés, a décidé que le mort-gage constitué en Angleterre sur un navire anglais saisi et vendu dans les ports belges ne devait pas être respecté en Belgique (1).

La Cour de Bruxelles décide également par un arrêt du 28 juin 1907 que le mort-gage constitué sur un navire anglais constitue un pacte comissoire qui ne saurait avoir d'effet en Belgique.

(1) Cour d'appel de Bruxelles, 14 avril 1888, *Rev. Autran*, 1888-1889, p. 83 (navire anglais « Lakefield ») ; Bruxelles, 28 juin 1907, *Rev. Autran*, XXIII, p. 251. Voir également Louis FRANCK, De l'hypothèque maritime. Droit comparé et conflits de lois, *Rev. Autran*, XI, p. 256.

b) *Application à la fois de la « lex rei sitæ » et de la « loi du pavillon ».*

Il y a certaines décisions par lesquelles la jurisprudence belge reconnaît par exemple le mort-gage constitué sur un navire anglais d'après les dispositions de la loi anglaise à la loi du pavillon, mais elle lui refuse ses effets découlant de ladite loi. La Cour de Bruxelles, dans un arrêt du 14 avril 1888, tout en reconnaissant le mort-gage sur un navire anglais, n'admet pas son extension au fret pour le motif que cette extension serait contraire à la loi belge (*lex rei sitæ*) (1).

Cette jurisprudence est critiquée par M. Louis Franck : « On doit appliquer une loi telle qu'elle est écrite, dit-il, ou ne pas l'appliquer du tout. Il est contraire à tout principe de vouloir couler les lois étrangères dans les moules des lois nationales » (2).

§ 3. — *Jurisprudence italienne.*

En général « lex fori ». Navire anglais grevé d'un mort-gage saisi et vendu en Italie.

Le mort-gage sur les navires n'est pas reconnu par la jurisprudence italienne à raison du texte prohibitif de l'article 12 du Code civil italien. Pourtant, le Tribunal de Gênes, dans un jugement du 30 octobre 1906 (3) a reconnu la validité en Italie d'un mort-gage constitué sur un navire anglais en Angleterre le contrat étant intervenu entre citoyens anglais. Le jugement conclut à l'admission des droits acquis sous le régime

(1) Cour de Bruxelles, 14 avril 1888, *Rev. Autran*, IV, p. 83, confirmant Trib. civ. Anvers, 30 juillet 1887, *Jur. Anvers*, 1887, I, 378.

(2) Louis FRANCK, article cité.

(3) Gênes, 30 octobre 1906, *Rev. Autran*, p. 718.

de la loi du pavillon, en tant que ces droits découlent de la loi et non pas de la convention des parties tendant à éluder la loi italienne.

Le Tribunal de Gênes conclut également à la non-admission d'un mort-gage sur les navires italiens ou conclu entre un Italien et le propriétaire d'un mort-gage par la voie de la convention.

Dans un autre cas (affaire du navire anglais *Mediterranean Star*) la Cour d'appel de Gênes, arrêt du 18 janvier 1924 (*Diritto marittimo*, XXVI, 238 et *Rev. Dor*, 8, 280), confirme le jugement du Tribunal de Gênes, 9 août 1923 (*Rev. Dor*, 7, 404) et décide que « le *mortgage* anglais devrait bien être considéré comme nul en Italie en tant qu'on entendrait lui faire produire son effet extrême d'attribuer la propriété de plein droit au créancier non payé à l'échéance ; mais il n'en est plus ainsi, lorsque, comme en l'espèce, le créancier ne réclame pas la reconnaissance d'un droit de propriété, mais, sans même le faire valoir à l'effet d'obtenir la vente en justice, l'invoque seulement aux effets du privilège sur le prix » (1).

Cette solution est bien l'application de la *lex fori*, car autrement il nous paraîtrait singulier de voir reconnaître un *mortgage* sans tenir compte de ses effets juridiques. Ce n'est plus du mort-gage et c'est ainsi que l'institution fut défigurée devant la Cour de Gênes par le créancier lui-même, afin de pouvoir l'assimiler au *gage naval* reconnu par la loi italienne.

§ 4. — *Jurisprudence anglaise.*

La loi du pavillon combinée avec « la lex fori ».

La jurisprudence anglaise fait la distinction entre la nature du droit et la sanction de ce droit qu'on demande aux tribunaux anglais.

(1) *Rev. Dor*, 8, pp. 279-280.

C'est cette solution qui fut adoptée également par Lord Justice Scrutton dans un arrêt rendu sur appel dans l'affaire du navire français *Colorado*, grevé d'hypothèque suivant la loi française (1).

« Il est de principe certain en droit anglais, dit Lord Scrutton, ainsi que l'établit Lord Brougham dans l'affaire *Don v. Lippmann* (5 Cl. and F. 1, p. 13), que tout ce qui concerne la sanction (*remedy*) à donner à ce droit doit être réglé par la *lex fori*, la loi du pays dont les tribunaux sont saisis » (2).

Et puis : « Même si la nature du droit doit être définie par une autre loi, la sanction qui assure son efficacité est du ressort de la *lex fori*. »

En fait, le créancier hypothécaire français venait en concours avec un fournisseur anglais, qui, faute de possession ne fut pas reconnu comme ayant un privilège primant l'hypothèque française.

Nous trouvons que ce système transactionnel entre la *loi du pavillon* réglant l'existence et la nature du droit et la *lex fori* réglant ses effets est extrêmement dangereux pour les titulaires des droits valablement acquis à l'étranger exposés à les perdre à la suite de l'application de la loi du lieu de la saisie qu'ils ne pouvaient prévoir.

SECTION IV

IMPOSSIBILITÉ D'ARRIVER A UN RÈGLEMENT GÉNÉRAL DES CONFLITS DE LOIS, NÉCESSITÉ INEXORABLE DE L'UNIFICATION DU DROIT DES PRIVILÈGES ET HYPOTHÈQUES MARITIMES

Les dangers auxquels sont exposés les créanciers privilégiés et hypothécaires des navires, par suite de l'incertitude qui règne à l'égard de leurs droits dans le domaine du droit inter-

(1) Cour d'appel d'Angleterre du 12 février 1923, *Rev. Dor*, 2, p. 191.

(2) *Rev. Dor*, 2, p. 193.

national privé maritime, a déterminé tant les techniciens juridiques que les gens intéressés à l'industrie des transports maritimes à chercher un moyen juridique qui puisse garantir dans ce domaine les droits desdits créanciers maritimes.

• Nous venons de voir les divers systèmes suivis par la doctrine et par la jurisprudence. On a épuisé tous les systèmes possibles sans pouvoir arriver à un résultat satisfaisant.

En effet, nous avons vu les résultats fâcheux auxquels conduisait l'application des : *lex fori*, *lex rei sitæ* (sous ses diverses interprétations), *loi du pavillon*. Nous avons vu comment, dans la majorité des cas, la jurisprudence inspirée par la préoccupation du crédit public quittait complètement le domaine juridique auquel elle n'empruntait que certains prétextes, pour mieux servir l'intérêt économique de l'État national. D'où toutes sortes de mesures et de représailles de la part des tribunaux étrangers.

Ces jurisprudences variées, inspirées exclusivement par des préoccupations d'ordre économique national, ne pouvaient conduire qu'à l'état chaotique constaté et implicitement à l'insécurité des droits acquis.

Les dommages causés par cet état de choses provoquèrent la réaction que nous venons de rappeler. Mais quel système allait-on adopter ?

Nous avons vu combien le système de l'application de la *lex fori* était dangereux. En effet, il soumettait le sort des droits acquis au jeu du hasard et du calcul provoqué par les vicissitudes de la navigation ou par la mauvaise foi de certains intéressés, qui n'avaient qu'à faire saisir le navire là où cela leur convenait le mieux.

Quant au système appliquant la *lex rei sitæ*, il était aussi dangereux que le premier, avec lequel il se confondait même lorsqu'on considérait le navire comme un meuble ordinaire, lui appliquant la loi de la *situation matérielle* au moment de la saisie, ce qui valait la *lex fori*.

Par contre, le système en vertu duquel on appliquait la *lex rei sitæ* envisagée comme loi de la *situation matérielle juridique*, le navire étant considéré comme situé juridiquement au lieu de son immatriculation était moins dangereux. Ce système coïncide d'ailleurs avec le système de la loi du pavillon toutes les fois que le navire a la même nationalité que le pays du port d'immatriculation.

C'était par conséquent la *loi du pavillon* qui présentait le moins d'inconvénients au point de vue juridique. Aussi c'est à ce système que s'est arrêtée la majorité de la doctrine. L'Institut de Droit international, dans sa session de Bruxelles de 1885, a même élaboré un projet de convention représentant un règlement des conflits de lois maritimes par la *loi du pavillon* (1).

Mais devant les inconvénients assez graves que présentait le système de l'application de la *loi du pavillon*, même dans les cas envisagés par l'Institut, le projet fut abandonné.

En effet, s'il est vrai que dans certains cas l'application de la loi du pavillon conduirait à la solution des conflits de lois — quoique comportant des inconvénients d'ordre économique — il est également certain qu'il y a des cas pour lesquels ledit système s'avère inopérant. Ces difficultés se présentent surtout dans les cas suivants :

A l'occasion d'un abordage en haute mer entre un navire anglais et un navire français, quelle loi appliquera-t-on ? On sait que la loi anglaise prévoit un privilège pour les créances du chef d'abordage, tandis que la loi française n'en admet pas.

Quelle loi appliquera-t-on également en cas de changement de nationalité du navire ?

Et puis, il y a encore les créances légales nées du chef de droits de port, et de taxes de pilotage.

Voilà autant de difficultés que le système de l'application de

(1) *Annuaire de l'Institut de Droit international*, 1885-1886, VIII, p. 123.

la loi du pavillon — quoique préférable aux autres — ne saurait surmonter.

C'est à la suite de ces graves inconvénients et dans l'impossibilité de trouver un système parfait qu'on a été amené à abandonner l'idée d'un règlement général des conflits de lois et à se diriger vers le système de l'unification internationale des législations concernant les privilèges et hypothèques maritimes, système qui conduisait inévitablement à la suppression de tout conflit de lois (1).

(1) Le Comité Maritime International avait adressé aux Associations nationales le *Questionnaire* ci-dessous, concernant la matière des hypothèques et des privilèges maritimes qu'on devait discuter dès la Conférence de Hambourg de 1904.

QUESTION GÉNÉRALE

Comment y a-t-il lieu de remédier à la diversité des lois en matière de propriété de navires, d'hypothèques, de privilèges et de droits réels, par l'unification des législations, ou par l'application de la loi du pavillon ?

QUESTIONS SPÉCIALES

1° *Y a-t-il lieu d'admettre des exceptions à la loi du pavillon en matière de droits réels ? Notamment la loi du pavillon doit-elle s'appliquer aux créances nées dans le pays où le navire est saisi et vendu ? S'applique-t-elle à la forme des actes ?*

2° *Comment doivent se régler les conflits de lois en cas de changement de nationalité du navire ?*

3° *La loi du pavillon doit-elle s'étendre aux droits réels grevant le fret et la cargaison ?*

4° *Quelle doit être l'étendue de l'hypothèque maritime ? Doit-elle s'étendre au fret ?*

5° *Quelles sont les créances auxquelles la loi doit accorder un privilège sur le navire, à quelles conditions, pendant quelle durée et dans quel ordre ?*

Les réponses à ces questions se trouvent consignées dans les rapports des Associations maritimes nationales (*Bulletins* nos 9 à 12). En ce qui concerne la question générale, certaines Associations se sont prononcées pour l'unification, d'autres pour le système de la loi du pavillon, d'autres enfin pour un système mixte.

CHAPITRE III

DE L'HYPOTHÈQUE ET DES PRIVILÈGES SUR LES BATEAUX EN DROIT COMPARÉ

SECTION I

DE L'HYPOTHÈQUE SUR LES BATEAUX (1)

§ 1. — *Droit français.*

L'hypothèque sur les bateaux n'existait pas en France avant la loi du 5 juillet 1917. Les bateaux étant considérés comme meubles, on leur appliquait le droit commun, de sorte que la seule sûreté réelle conventionnelle possible était le gage mobilier, avec mise en possession du créancier gagiste. Or, cette situation ne convenait guère au débiteur. Elle était même en contradiction avec la destination du navire comme instrument de transport et avec le but du crédit sollicité même en vue justement de cette exploitation du navire. C'est pourquoi ce moyen de crédit ne fut pas utilisé par les propriétaires du bateau. D'autre part, la prise de possession du bateau n'était pas pratique non plus pour le créancier. C'est sous l'empire de ces nécessités pratiques que l'hypothèque fluviale fut créée en France par la loi du 5 juillet 1917.

(1) DELORME, L'hypothèque fluviale, *thèse Paris*, 1908 ; D'ORSETTY, L'hypothèque fluviale, *thèse Paris*, 1911 ; NIBOYET, Le développement de l'hypothèque fluviale en France depuis sa création, *La Navigation du Rhin*, 15 octobre 1920, p. 481.

Pour y arriver, il a fallu organiser en même temps l'immatriculation des bateaux sur des registres publics et la publicité du transfert de propriété et des droits réels.

§ 2. — *Droit belge* (1).

En Belgique, tout comme en France, il n'y avait pas d'hypothèque sur les bateaux avant la loi du 10 février 1908, qui l'a créée. L'article 3 de ladite loi prévoit l'immatriculation obligatoire des bateaux, afin de les faire identifier, de sorte que, grâce à l'immatriculation et à la publicité des transferts, la création de l'hypothèque et l'organisation de la publicité furent possibles. L'hypothèque fluviale en droit belge s'étend sur le bateau et ses accessoires et sur le fret.

§ 3. — *Droit allemand* (2).

En droit allemand, la sûreté réelle conventionnelle correspondant à l'hypothèque sur les navires et les bateaux est le droit de gage conventionnel (*Schiffsphandrecht*). Cette institution, réglée autrefois par les articles 131 à 137 de la loi de 1895, ultérieurement abrogés, est régie aujourd'hui par le Code civil (articles 1259 à 1272, relatifs au gage sur les navires et bateaux).

L'article 1260 du Code civil allemand porte que pour constituer un gage sur le bateau, il faut « l'accord de volontés entre « le propriétaire du bateau et le créancier, et l'inscription du « droit de gage au registre des bateaux ».

L'élément de l'inscription au registre est aussi indispensa-

(1) SMEESTERS, *Droit maritime et droit fluvial*, et D'ORSETTY, thèse citée.

(2) COSACK, *op. cit.* ; CH. LYON-CAEN, *Le Code fluvial rhénan* (traduction), avant-propos et notes de M. NIBOYET ; HENNEBICQ, *op. cit.*, 1^{re} Partie, n° 393, 10°.

ble pour la constitution du gage sur le bateau que celui de la possession pour la constitution du gage ordinaire sur les meubles.

Cette obligation est d'autant plus caractéristique en droit allemand qu'aucune transcription ou publicité n'est requise pour la validité des transferts de la propriété des bateaux. Les mesures concernant la tenue des registres à l'égard des bateaux sont purement administratives (1).

SECTION II

DES PRIVILÈGES SUR LES BATEAUX

§ 1. — *Droit français* (2).

Ce sont les privilèges généraux et spéciaux sur les meubles, prévus aux articles 2101 et 2102 du Code civil. L'ordre de préférence de ces droits est réglé par le Code civil. En ce qui concerne le droit de suite, ce droit pourrait également être exercé conformément aux dispositions du droit civil, c'est-à-dire lorsqu'il n'est pas en contradiction avec la règle : « En fait de meubles, possession vaut titre » (art. 2279).

M. Georges Ripert met la question suivante en liaison avec la règle mentionnée : Mais si l'acquéreur n'avait pas pris possession et avait pourtant fait inscrire la vente, les créanciers privilégiés pourraient-ils encore saisir le bateau ? (3).

Nous sommes pour la négative. Il est certain que les bateaux sont des meubles, mais à la suite de la loi spéciale prévoyant leur immatriculation et la publicité du transfert de la propriété, nous considérons qu'une situation spéciale a été créée aux bateaux.

(1) *Le Code fluvial rhénan*, art. 126 et note (1), p. 55.

(2) Georges RIPERT, *op. cit.*, t. I^{er}.

(3) Georges RIPERT, *Droit maritime*, 3^e éd., t. I^{er}, p. 188, note 2.

En effet, nous trouvons que l'opération du transfert dans le registre a comme conséquence immédiate de rendre l'acquéreur propriétaire vis-à-vis des tiers. La raison pour laquelle la possession vaut titre en matière mobilière, c'est justement une des conséquences de la difficulté d'avoir un titre pour toute chose mobilière et le défaut de publicité dont le seul moyen est la possession. Or, dans le cas spécial d'un bateau individualisé et immatriculé, non seulement le titre de vente existe, mais il est même porté à la connaissance des tiers par le registre des inscriptions. Cette publicité est, à notre avis, aussi suffisante que la possession pour aviser les tiers. D'autre part, la seule possession d'un bateau ne suffit plus à l'heure actuelle en France pour l'acquisition de la propriété. Nous sommes donc d'avis qu'une fois l'inscription de la vente opérée au registre, elle serait opposable et mettrait fin au droit de suite des créanciers privilégiés sur le bateau, au cas même où l'acquéreur n'aurait pas pris possession.

§ 2. — *Droit belge.*

Les privilèges sur les bateaux, en droit belge avant la loi du 10 février 1908, étaient également réglés par le Code civil. Mais à partir de la mise en vigueur de ladite loi, des privilèges spéciaux ont été établis sur les bateaux. Ils sont d'ailleurs relativement restreints et se confondent pour la plupart avec les privilèges établis sur les navires.

SECTION III

DES CONFLITS DE LOIS EN DROIT FLUVIAL (1)

Dans la situation géographique actuelle, et vu les possibilités d'ouvrir et de maintenir en état de navigation des canaux reliant entre eux les plus importants des fleuves européens internationaux, il peut arriver qu'un bateau partant de l'embouchure du Rhin continue sa course jusqu'aux embouchures du Danube. Il suffit d'envisager les régimes juridiques des divers pays par les eaux desquelles le bateau est obligé de passer pour se rendre compte des conflits de lois auxquels l'expédition peut donner lieu. C'est pourquoi l'unification des droits réels sur les bateaux n'était qu'une nécessité imposée par la destination même du bateau, en tant qu'instrument de transport fluvial international.

(1) Voir NIROYET, Les conflits de lois relatifs à la batellerie rhénane, extrait de *La Navigation du Rhin*, Strasbourg, 1923, et Études de droit international privé fluvial, extrait de la *Rev. de dr. int. et de législ. comparée*, 1924, n^{os} 4-5, pp. 333 et suiv.

PREMIÈRE PARTIE

EFFORTS ET TRAVAUX EN VUE D'ABOUTIR
AUX CONVENTIONS INTERNATIONALES
DE BRUXELLES DE 1926
ET DE GENÈVE DE 1930

CHAPITRE PREMIER

GÉNÉRALITÉS SUR L'UNIFICATION

SECTION I

DIVERSES OPINIONS SUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVÉ EN GÉNÉRAL ET DU DROIT MARITIME EN PARTICULIER

§ 1. — *Opinions sur l'unification du droit privé en général.*

L'unification internationale du droit privé n'est pas une utopie. Ce n'est pas non plus une théorie abstraite. C'est, nous l'avons déjà dit, la conséquence inévitable des nécessités nées sous l'empire de l'évolution de la vie et de la civilisation moderne. Voici l'opinion d'un certain nombre d'auteurs sur l'unification du droit privé :

a) *Opinion de M. René Demogue.* — M. Demogue écrit ce qui suit sur la possibilité d'unifier le droit privé :

« On peut même dire que le droit, de sa nature, tend à être
« international. Car le but du droit, c'est de donner une sécu-
« rité au titulaire du droit subjectif en précisant par avance
« l'étendue de ses droits subjectifs et de ses obligations.

« Cette sécurité, pour être complète, suppose que les droits
« d'une personne se trouvent nettement fixés à l'intérieur et
« dans les relations internationales » (1).

Puis, après avoir montré les difficultés d'unifier le droit de

(1) René DEMOGUE, *L'unification internationale du droit privé*, 1927, Rousseau et C^{ie}, p. 119.

tous les pays, en raison de la différence de civilisation, il estime qu'on pourrait bien unifier sur bien des points les législations des pays ayant subi l'influence du droit romain et du Code Napoléon.

« Mais, ajoute-t-il plus loin sur d'autres points, une législation uniforme peut se réaliser dans un cercle plus large, comprenant les peuples germaniques et anglo-saxons. Il en est ainsi pour certaines institutions du droit maritime, du droit des transports » (1).

Suivant M. Demogue, l'effort vers l'uniformité du droit apparaît tout particulièrement désirable dans ce qu'on appelle le droit des affaires, par opposition au droit de famille.

Et voici la conclusion à laquelle arrive M. Demogue :

« L'unification du droit privé n'est nullement une utopie. Elle est possible si les gouvernements savent classer les intérêts en présence : leur tendance à l'autonomie et l'intérêt à faciliter le commerce international. Il faut internationaliser d'abord les législations qui diffèrent le moins. Il faut aussi ne pas oublier que les lois restent toujours un moyen imparfait, mais toute œuvre humaine est imparfaite » conclut M. Demogue (2).

b) *Opinion de M. Henri Lévy-Ullmann.* — Suivant l'opinion la plus accréditée auprès des juristes, dit M. Lévy-Ullmann, « on peut réduire à trois grands systèmes l'ensemble des législations dominantes dans le monde contemporain : le droit des pays continentaux, le droit des pays de langue anglaise et le droit de l'Islam » (3).

« Certes, dit-il encore, on ne peut penser qu'à l'unification des institutions réglementant les rapports d'affaires internationaux. Mais il ne saurait être question de supposer ici

(1) René DEMOGUE, *op. cit.*, p. 121.

(2) René DEMOGUE, *op. cit.*, p. 192.

(3) Henri LÉVY-ULLMANN, *Vers le droit mondial du XX^e siècle*. Rousseau et C^{ie}, 1923, p. 7.

« que l'unification du droit des affaires puisse jamais s'obtenir
 « par la prédominance absolue de l'un de ces systèmes, obtenue
 « entièrement au détriment des deux autres : on ne saurait
 « s'arrêter sérieusement, ne fut-ce qu'un instant, à une pareille
 « idée » (1).

Et plus loin :

« Il (le mouvement d'unification) agira à notre avis par voie
 « d'adaptation, d'ajustement, souvent de réajustement d'insti-
 « tutions plus ou moins apparentées se rencontrant de système
 « à système et s'y révélant de la famille, soit à raison d'une
 « commune (bien que parfois lointaine) origine historique, soit
 « plutôt eu égard au fait que — dans l'ordre social comme dans
 « l'ordre naturel — les mêmes causes ont les mêmes effets » (2).

§ 2. — *L'unification du droit maritime.*

L'unification du droit maritime devient de jour en jour une nécessité inexorable pour l'industrie des transports par mer.

Non seulement la diversité des lois maritimes est nuisible au point de vue pratique, mais il a été démontré par les auteurs que le droit maritime, unitaire au début, n'est arrivé à la diversité actuelle que grâce à la codification nationale et à la déformation que les juges de droit commun lui ont fait subir en raison de leur routine technico-juridique (3).

On a souvent protesté contre cette méthode injustifiée qui consiste à assimiler des institutions anciennes et originales du droit maritime aux institutions plus récentes du droit commun (4). La majorité des auteurs sont, à l'actuelle, d'accord sur le particularisme et l'originalité du droit maritime et se

(1) Henri LÉVY-ULLMANN, *op. cit.*

(2) *Ibidem.*

(3) Pardessus, Desjardins, De Courcy, Georges Ripert.

(4) Georges RIPERT, *Droit maritime*, 3^e éd., t. I.

dressent contre le système qui consiste à déformer les institutions originales de ce droit particulariste, afin de les faire rentrer dans les moules du droit national interne.

Ces auteurs sont d'avis qu'il faut ramener le droit maritime à son unité traditionnelle. Nous citons ci-dessous l'opinion de certains de ces auteurs sur l'uniformité du droit maritime.

§ 3. — *Opinions des auteurs sur l'unification du droit maritime.*

a) *Opinion de Pardessus.* — « Le plus mauvais Code civil seroit sans contredit celui qu'on destineroit à tous les peuples indistinctement ; le plus mauvais Code maritime, celui qui n'auroit été dicté que par l'intérêt spécial et l'influence particulière des mœurs d'un seul peuple » (1).

b) *Opinion de Desjardins.* — « L'unité complète de la législation civile et commerciale est une chimère. Mais s'il est possible de faire passer sur quelques points les vœux d'unification dans le domaine des faits, c'est assurément lorsqu'il s'agit du droit maritime. Par cela même que ce droit régit la navigation, il régit continuellement des rapports internationaux » (2).

c) *Opinion de M. Ambroise Colin.* — « Ces êtres flottants que sont les navires peuvent être considérés comme les citoyen d'une unique et commune patrie, ébauche de ces États-Unis du monde, dont le xx^e siècle verra peut-être l'éclosion », écrit M. Ambroise Colin (3).

(1) PARDESSUS, Chapitre préliminaire. *Collection de lois maritimes*, t. I, p. 3.

(2) ARTHUR DESJARDINS, *Introduction historique à l'étude du droit commercial maritime*, Paris, 1890. Avant-propos, p. 4.

(3) AMBROISE COLIN, *La navigation commerciale au XIX^e siècle*. Éd. Rousseau, Paris, 1901, p. 332.

d) *Opinion de M. Danjon.* — « L'unification du droit qui, « sans doute, restera toujours une utopie en matière civile, « peut donc déjà être entrevue comme réalisable en matière « maritime et dès à présent elle est réalisée sur deux points « saillants : l'abordage et l'assistance des navires » (1).

e) *Opinion de M. Georges Ripert.* — « La diversité des légis- « lations civiles, dit M. Ripert, s'explique et se légitime parce « que de telles législations reflètent la religion, les mœurs, les « traditions, le régime politique, l'état économique d'un pays. « Rien de tel dans le droit maritime. Ce droit régit des *biens* « qui ont partout le même aspect, la même valeur, qui se « déplacent d'ailleurs incessamment, des *hommes* qui font par- « tout le même métier de façon identique et sont, en quelque « sorte, séparés du reste de l'humanité, des *contrats* qui répon- « dent aux mêmes utilités, s'exécutent de la même façon, met- « tent en présence des intéressés de toutes les nationalités, « enfin, des *risques* qui pour tous représentent la même fré- « quence et demandent la même réparation » (2).

e) *Opinion de M. Wahl.* — « Plus qu'aucun autre droit, dit « M. Wahl, il (le droit maritime) se traduit dans les divers « pays par des dispositions qui se ressemblent. Cela est du « reste dû également au caractère en quelque sorte internatio- « nal du commerce maritime fréquent entre divers pays.

« La tendance vers l'unification se manifeste surtout par la « voie des congrès : leurs délibérations déterminent, sur les « points où les rapports entre les navires des divers pays sont « particulièrement fréquents, les solutions qui doivent être « adoptées quand ces rapports se produisent ; et ces solutions « sont ensuite introduites dans les législations positives pour

(1) Daniel DANJON, *Traité de droit maritime*, 2^e éd., avec LEPAR-
GNEUR, t. I^{er}, p. 25.

(2) Georges RIPERT, *Droit maritime*, 3^e éd., t. I^{er}, n^o 74.

« le cas où ces rapports existeraient entre navires d'un même
« pays » (1).

f) *Opinion de M. Gidel.* — M. Gidel, après avoir souligné le caractère particulariste du droit maritime révélé par les auteurs, pose la question suivante : « Jusqu'à quel point va
« ce particularisme ? Les juristes ne sont pas encore d'accord.
« Mais il est certain qu'il existe et que dans la mesure où il
« existe, ce particularisme découle de ce que le droit mari-
« time est le droit d'un milieu et qui a ses caractères particu-
« liers » (2).

Et après quelques considérations sur la stabilité du droit maritime, M. Gidel conclut : « Enfin le particularisme et la
« stabilité du droit maritime contribuent à lui donner un carac-
« tère d'uniformité » (3).

g) *Opinion de M. Beernaert*, communiquée à l'occasion de l'ouverture de la Conférence de Liverpool de 1905. Après avoir déclaré que l'océan ne connaît nulle souveraineté et nul maître que Dieu, M. Beernaert concluait : « L'océan ne doit connaître

(1) A. WAHL, *Traité théorique et pratique de droit maritime*, n° 3, p. 4.

(2) Gilbert GIDEL, *Le droit international public de la mer*, 1931. Librairie du Recueil Sirey, t. I^{er}, p. 6.

(3) *Ibidem.* M. Gidel propose la création d'un « Office » ou d'un « Bureau » international de la mer, dont les tâches pourraient se reporter sous quatre rubriques : « 1° coordonner les activités des orga-
« nes actuellement existants et qui concernent le Statut et les utiliza-
« tions des eaux marines ; 2° assumer directement les fonctions pré-
« vues par des conventions déjà conclues et relatives à la mer, pour
« autant que ces fonctions ne sont pas dévolues à des organes spé-
« ciaux, en tout cas veiller à ce que ces fonctions soient remplies
« aussi sûrement que possible par l'établissement des liaisons utiles
« entre les organes compétents ; 3° assumer les fonctions prévues par
« des conventions en projet relatives à la mer ; 4° assumer les tâches
« qui pourraient lui être spécialement confiées dans l'avenir » (*op. cit.*, p. 31).

« qu'une seule et même loi applicable à tous et sous toutes les latitudes » (1).

h) *Opinion de M. Govare.* — « On peut dire sans exagération, affirme M. Govare, que dans le commerce maritime tout est international, sauf le droit jusqu'à présent » (2).

§ 4. — *Opinions contraires.*

Il n'y a que très peu d'auteurs qui contestent la possibilité de l'unification internationale du droit maritime. C'est ainsi que M. Bonnecase, le plus sceptique des auteurs, ne croit pas à l'unification intégrale du droit maritime et, dit-il, « même le serait-elle par l'effet d'une intervention mystérieuse et imprévisible, qu'elle ne le serait que nominalement : la diversité des langues, la multiplicité des méthodes d'interprétation juridique persisterait à détruire ce que les représentants diplomatiques ou les législateurs auraient fait » (3).

Dès lors, M. Bonnecase, tout en poursuivant « le rêve de l'unification », recommande l'application des règles du droit international privé.

Quant au particularisme du droit maritime, il est d'avis que même s'il y a eu jadis un particularisme absolu du droit maritime, résultant d'institutions propres à ce droit, ce particularisme est en train de s'évanouir (4).

Et puis, après avoir constaté que le soi-disant particularisme du droit maritime n'est autre chose que le résultat des intérêts

(1) *Bulletin*, n° 12, p. 103.

(2) P. GOVARE, Étude sur les tentatives faites en vue d'uniformiser le droit maritime, *Revue Darras*, 1905, p. 593.

(3) Julien BONNECASE, *Le droit maritime, son particularisme*, 2^e éd., n° 191.

(4) *Ibidem*, n° 604, pp. 201 à 202.

égoïstes des corporations maritimes, M. Bonnecase ajoute : « Il
 « suffirait de quelques textes pour porter la plus grande atteinte
 « à ce particularisme externe en réduisant à néant la liberté
 « trop absolue des diverses corporations maritimes dans la
 « rédaction de leurs statuts professionnels et, du même coup,
 « par voie de conséquence, la jurisprudence à l'aide de laquelle
 « il a pu prendre sa complète extension » (1).

La plupart des auteurs, au contraire, reconnaissent la force des nécessités de l'industrie des transports par mer, qui fut souvent la source génératrice et déterminante de la règle de droit.

Ainsi, M. Georges Ripert déclare : « En réalité, les intérêts dans le commerce maritime sont les meilleurs juges des difficultés de la pratique que ce commerce fait naître. Le législateur doit seulement veiller à empêcher soit les abus d'influence, soit les atteintes à l'intérêt public » (2).

Et M. Fr. Berlingieri s'exprime dans le même sens : « Les commerçants directement intéressés aux affaires maritimes furent les premiers à comprendre la vérité du principe que la mer ne doit pas connaître qu'une seule loi applicable à tous et sous toutes les latitudes... » (3).

« ...et comme les organes législatifs empêchés surtout par l'effet de la codification du dernier siècle procédaient trop lentement aux travaux de l'unification, les mêmes commerçants pensèrent à rompre les barrières interposées par les différences des législations respectives et de se créer eux-mêmes les règles de leurs rapports : les règles d'York et d'Anvers, les polices de chargement et d'assurance, etc. » (4).

On peut d'ailleurs constater facilement que les seuls intérêts égoïstes n'arrivent jamais à imposer et surtout à faire maintenir

(1) Julien BONNECASE, *op. cit.*, n° 80, p. 144.

(2) Georges RIPERT, *op. cit.*, t. I^{er}, n°s 94-95.

(3) Fr. BERLINGIERI, *Verso l'unificazione del diritto del mare*, p. 258.

(4) Fr. BERLINGIERI, *op. cit.*, p. 258.

une règle de droit. Pour que ces intérêts arrivent à faire naître une règle de droit conforme, il ne suffit pas qu'ils soient fondés sur l'égoïsme de quelques-uns, mais il faut qu'ils représentent les intérêts inexorables de l'institution même. L'égoïsme humain ne saurait créer rien de durable. Ce sont les préoccupations d'ordre supérieur général et objectif qui mènent plutôt vers la transformation d'un ordre existant, de quelque nature qu'il soit.

L'évolution du commerce en général et celle du commerce maritime en particulier nous offrent assez d'exemples à ce point de vue.

Il est certain qu'en apparence M. Bonnetcase a raison lorsqu'il soutient qu'il suffirait de quelques textes « pour porter la plus grande atteinte à ce particularisme externe ». Certes ! Mais ces textes ne sauraient naître que le jour où ce particularisme serait considéré comme inutile en raison de l'évolution du commerce maritime. Les institutions de droit maritime apparaissent en leur temps, sous l'empire des nécessités inexorables de la vie et du commerce maritimes. Ce sont les mêmes nécessités qui les feront se maintenir ou disparaître. Il ne peut pas être question dans cette évolution naturelle et normale ni d'intérêts égoïstes, ni de la volonté d'un législateur abstrait. C'est la force de la vie et les nécessités issues de l'évolution de la civilisation moderne qui vont dicter les règles de droit maritime, en dehors de toute autre considération.

§ 5. — *Conclusion sur l'unification du droit maritime.*

Le droit est l'expression de la vie sociale, politique et économique d'une collectivité. Il est donc naturel qu'il soit différent suivant la société à laquelle il s'applique.

Dans ces conditions, il serait impossible de parler de l'unification complète du droit, étant donné la diversité de la vie

sociale, politique et économique des différents pays. Seulement, il y a certaines branches de l'activité humaine qui, par leur nature même, ont un caractère international.

Le commerce en général, et l'industrie des transports maritimes en particulier, sont soumis à cette vie internationale qui fut leur raison d'être dès leur naissance. C'est pourquoi il ne s'agit plus d'une œuvre théorique et abstraite d'unification des règles gouvernant les institutions de droit maritime, mais surtout de constater l'existence d'une vie maritime propre ayant, par sa nature même, un caractère plutôt international que national, et de lui appliquer une loi qui lui convienne, autrement dit une loi uniforme.

Agir ainsi, c'est rendre à l'industrie des transports maritimes le régime juridique uniforme, original et particulariste, qu'elle connut à son origine. C'est d'ailleurs sous cet aspect que le Comité maritime international envisagea le problème de l'unification, et c'est à la lumière de ces considérations que les diverses Conférences en cherchèrent la solution.

En effet, des difficultés insurmontables, de véritables dangers menaçant l'existence même du commerce maritime, ont déterminé les armateurs, chargeurs, banquiers et techniciens du droit maritime à chercher une solution pratique. C'est à l'idée de l'unification qu'on s'est arrêté, après avoir constaté que tout règlement de droit international privé serait insuffisant.

On est même allé jusqu'à proposer l'unification complète de tout le droit maritime. Mais on s'est tout de suite rendu compte des difficultés insurmontables et on s'est contenté de commencer le travail de l'unification par institutions, en débutant par celles qui provoquaient le plus de conflits. C'est un véritable mouvement scientifique qui eut lieu à cette fin dans le monde entier. De simples intérêts égoïstes ne sauraient provoquer un pareil mouvement général.

Après l'Institut de droit international, c'est l'International

Law Association, puis le Comité maritime international, qui envisagèrent l'unification du droit maritime.

SECTION II

MÉTHODES D'UNIFICATION

§ 1. — *Méthodes possibles.*

L'unification internationale des règles de droit peut se faire soit par des conventions particulières passées entre les intéressés (c'est le cas des règles d'York et d'Anvers concernant les avaries communes), soit par des traités entre États ou par la promulgation de lois uniformes sur certaines institutions.

§ 2. — *Méthode adoptée par le Comité maritime international.*

C'est la méthode des traités qui fut suivie par le Comité maritime international pour arriver à l'unification de certaines règles en matière de privilèges et hypothèques maritimes.

Il était d'ailleurs indispensable de suivre cette voie officielle entre États, car, comme il s'agissait d'institutions réglementées par la loi écrite ne pouvant exister que dans les limites légales, il était impossible de les faire modifier par des conventions entre particuliers.

On verra d'ailleurs combien il fut difficile d'arriver à un compromis entre États, en raison des obstacles qui surgirent à tout moment. Il a fallu des efforts soutenus pendant des années et des années pour, après des études sérieuses et de longues discussions dans les Conférences techniques juridiques, arriver à la conclusion de la Convention internationale de Bruxelles de 1926.

Toutes les questions destinées à être examinées dans des Conférences techniques internationales étaient tout d'abord étudiées par les Associations nationales de droit maritime, soit sur les suggestions du Comité maritime international, soit de leur propre initiative.

Voilà, d'après M. Louis Franck, les trois phases par lesquelles doivent passer les conventions pour l'unification internationale du droit maritime :

Première phase : Les Associations nationales examinent et proposent ;

Deuxième phase : Les assemblées internationales comparent et décident ;

Troisième phase : La parole est aux Gouvernements pour la conclusion des traités.

Et si l'on tient compte que tant les Associations nationales que les Conférences internationales comprennent les meilleurs spécialistes du droit maritime, on peut se rendre compte de l'étude sérieuse à laquelle sont soumis préalablement les avant-projets de Convention.

Comme nous l'avons déjà dit, tout cela ne va pas sans difficultés, et il a fallu d'une part les nécessités impérieuses de l'industrie des transports par mer, et de l'autre l'esprit conciliant des délégués pour qu'on puisse aboutir à des résultats satisfaisants.

CHAPITRE II

DIFFICULTÉS ET OBSTACLES A L'UNIFICATION

La conclusion de conventions internationales ne se fait pas sans difficultés. Il suffit de rappeler que la question de l'unification du droit des privilèges et hypothèques maritimes figurait déjà à l'ordre du jour de la Conférence de Hambourg de 1902 et que la Convention ne fut signée à Bruxelles qu'en 1926. Et encore il faut tenir compte que la Convention n'est pas ratifiée par tous les États signataires et n'est encore mise en vigueur à l'heure actuelle (1) que dans certains de ces États.

On peut se rendre compte à quel point il est difficile de surmonter tous les obstacles et d'arriver à bénéficier des dispositions d'une Convention réclamée par la majorité des pays.

Nous allons examiner maintenant les différentes difficultés qui surgirent durant les Conférences internationales.

SECTION I

DIFFICULTÉS D'ORDRE PSYCHOLOGIQUE

C'est un fait que les peuples les plus avancés conservent au fond d'eux-mêmes des préjugés que les siècles n'ont pas réussi à éliminer complètement. C'est l'atavisme qui fait ressusciter

(1) Mars 1933.

les passions, toujours plus fortes que la raison. Il ne faut qu'un prétexte, et souvent des prétextes futiles, pour amener à la surface les sentiments les plus cachés et montrer un être qu'on ne connaissait pas.

§ 1. — *L'orgueil national* (1).

Il n'y a pas d'exemple, même parmi les plus petites nations, que les peuples ne soient persuadés, sinon de leur importance actuelle, du moins du grand rôle que l'avenir leur réserve dans le monde. C'est cet orgueil national qui pousse les peuples à se mépriser les uns les autres et empêche leur rapprochement.

Il est puéril de se laisser entraîner par les préjugés, et surtout par l'orgueil national ; et pourtant, toutes les fois qu'il s'agit d'un rapprochement, ces passions s'y opposent. Souvent, de graves problèmes dont la solution dépendrait d'un raisonnement objectif sont compromis par l'orgueil national.

Depuis les compétitions sportives jusqu'à dans les Conférences internationales les plus scientifiques, c'est toujours l'orgueil national qui rayonne sur le front des délégués, qui prennent l'attitude d'adversaires, alors même qu'ils se sont réunis de bon gré pour réaliser une œuvre de rapprochement et de conciliation. C'est par la voie de l'orgueil national que chacun croit mieux servir son pays.

Cela serait excusable dans des Conférences purement politiques, mais la chose devient tout à fait incompréhensible lorsque des savants se réunissent à l'intention de trouver la solution d'un problème intéressant le monde entier. Et pourtant, même dans ces Conférences, l'orgueil national se manifeste toujours.

En voici quelques exemples :

M. Rahusen attirait l'attention des délégués à la Conférence

(1) Voir René DEMOGUE, *op. cit.*, p. 137.

d'Amsterdam de 1904 (1) sur ce fait que, « pour réussir, nous devons être prêts à abandonner nos préjugés ». Et plus loin, il faisait cette remarque : « Tous les rapports des Associations nationales contiennent cette préoccupation : Est-ce que la proposition qu'on nous fait est en conformité avec ma loi ? » Si c'était là la question à résoudre, déclarait-il, on n'arriverait jamais à l'uniformité.

Le duc de Mirelli, délégué italien, marquait le même souci dans son rapport sur la compétence dans les termes suivants :

« Pour atteindre notre but, il ne faut se laisser emporter ni par le sentiment, ni par l'amour-propre consistant à soutenir les dispositions admises par la loi de son propre pays. »

§ 2. — *La tradition.*

Quoique les institutions des privilèges et des hypothèques maritimes soient des institutions de pur droit écrit, qui ne peuvent fonctionner que conformément aux dispositions des textes les concernant, elles sont tellement anciennes chez certains peuples qu'elles se confondent avec les traditions maritimes, et il serait très difficile d'y apporter des modifications.

A ce point de vue, les arguments d'ordre juridique se confondent avec les arguments concernant la tradition. C'est ainsi qu'on avait objecté que l'unification porterait une atteinte au fondement même des lois intérieures vu que des traditions concernant les hypothèques et les privilèges s'y trouvaient déjà codifiées (2).

Et M. Lefebvre remarque : « L'esprit des juristes n'a pu suffisamment éloigner du Code civil ces vocables : *hypothèques*

(1) *Bulletin* n° 11, p. 178.

(2) Voir Conférence d'Amsterdam de 1904, *Bulletin* n° 11 et Ch. Eug. Lefebvre : article cité, *Rev. Autran*, 20, 796.

et *privilèges*. « Le mot appelle l'idée, l'idée évoque le fond, « c'est-à-dire l'âme même du droit de chaque pays. D'où une « certaine répugnance chez les représentants des nations à laisser porter une atteinte toujours réputée sacrilège à cette partie du patrimoine national » (1).

Sir Leslie Scott, délégué anglais, le soulignait déjà à l'occasion de la Convention de Bruxelles de 1926 sur les hypothèques et privilèges maritimes en faisant connaître que les milieux commerciaux anglais n'étaient pas d'accord sur certaines dispositions de la Convention, ne correspondant pas avec leurs traditions et leurs intérêts.

De même, M. G. Barbey, délégué français, tout en constatant les bénéfices que le projet de Venise apportait au commerce maritime français, ajoute :

« Mais de pareils bénéfices n'allaient pas sans certains sacrifices, et la France a dû, dans cette discussion, abandonner « des habitudes séculaires qui résultaient pour elle de la pratique de l'article 191 du Code de commerce » (2).

C'est sous la menace de cet esprit traditionnel, que M. Enrico Bensa, animé du désir d'arriver plus tôt à la transaction désirée, déclarait : « Le droit maritime n'est pas, ne peut pas être « un droit de tradition ; c'est par essence un droit écrit ; les « exigences de la navigation et du commerce nécessitent impérieusement des règles précises : la mer libre appelle une loi « universelle » (3). Et M. Lefebvre, d'accord avec M. Bensa, conclut : « Forger sans hésiter un droit écrit, et de toutes « pièces, s'il le faut : les codes civils des nations n'en seront « pas atteints » (4).

(1) *Bulletin* n° 15.

(2) G. BARBEY, Conférence de Venise 1902 : Les droits réels maritimes, *Rev. Autran*, XXIII.

(3-4) Extrait du rapport de M. LEFEBVRE, *Bulletin* n° 15, p. 81.

§ 3. — *La routine.*

La routine constitue également un état d'inertie assez important et fâcheux qui rend difficile tout progrès. On préfère ordinairement rester dans la même voie que s'engager dans une voie nouvelle, même si celle-ci présentait des avantages indiscutables. En tout cas, cette innovation dans n'importe quelle direction est envisagée avec méfiance, tellement l'esprit est routinier et réfractaire au changement.

C'est ainsi que Sir Leslie Scott, délégué anglais, envisageant une solution transactionnelle, remarquait à la Conférence de Gênes de 1925 (1) : « En matière commerciale, il y a bien peu de gens qui se montrent prêts à abandonner un droit acquis. L'attitude de chacun peut s'exprimer familièrement par la maxime : J'y suis, j'y reste. »

Et M. Sandeman Allen s'exprimait dans le même sens : « En Angleterre, si l'on va très vite quand il s'agit d'affaires commerciales, on est très lent à s'occuper des questions de lois et des questions techniques » (2).

Nous venons de voir quelques-unes des difficultés d'ordre psychologique qui constituent autant d'obstacles à la conclusion d'une convention, d'une nécessité urgente et inexorable.

M. Demogue ajoute à ces difficultés la crainte qu'ont les États de se lier (3). Cette crainte, on l'a constatée également à l'occasion des différentes Conférences pour la conclusion de la Convention sur les privilèges et hypothèques maritimes. On l'a constatée même après la signature de ladite Convention lorsqu'il s'est agi de sa ratification. En effet, les États signataires ajournent la ratification « jusqu'au moment où un grand État l'aura ratifiée ».

(1) *Bulletin* n° 74, p. 402.

(2) *Ibidem.*

(3) René DEMOGUE, *op. cit.*, p. 140.

SECTION II

DIFFICULTÉS D'ORDRE POLITIQUE ET ÉCONOMIQUE (1)

Les difficultés d'ordre politique et économique vont de pair, car, à l'heure actuelle, chaque État fait de toute question économique une question politique. Cela est d'autant plus vrai pour la marine marchande.

Si l'on tient compte qu'il y a des pays d'armateurs, comme l'Angleterre, des pays de chargeurs, comme les États-Unis et les Dominions, et des pays ayant des intérêts mixtes, on s'aperçoit tout de suite de l'opposition d'intérêts qui se manifeste lorsqu'il s'agit de les soumettre au même régime juridique. De sorte que chaque fois qu'il s'est agi de réduire tel ou tel privilège, il a fallu concilier les intérêts des armateurs, ceux des chargeurs et ceux des banques qui fournissent le crédit maritime.

C'est dans cette préoccupation que M. Brown, délégué américain, critiquait le projet de Venise de 1907, par lequel on réduisait au minimum le nombre des privilèges, car, déclarait-il, « si les États-Unis ne sont pas une nation de propriétaires de navires, ils sont le pays qui par excellence fournit de cargaisons les navires des autres » (2). De plus, l'Amérique voit entrer chez elle, après de longues traversées, des « navires à réparer. Elle a donc intérêt à maintenir tous les « privilèges conférés jusqu'ici aux chargeurs et aux réparateurs de navires. »

Les mêmes opinions furent émises par tous les représentants des chargeurs et des réparateurs.

(1) Voir *infra*, les observations présentées à la Conférence de Bruxelles de 1910 par la Délégation des États-Unis d'Amérique.

(2) *Bulletin* n° 74, p. 234. Suivant une statistique citée par Mr. Brown, 40 % des cargaisons du monde entier étaient fournies en ce temps là par les États-Unis d'Amérique.

SECTION III

DIFFICULTÉS D'ORDRE JURIDIQUE

Si les difficultés d'ordre psychologique ou celles d'ordre politique et économique sont assez graves, les difficultés d'ordre juridique représentent des obstacles plus graves encore.

En effet, nous avons constaté, à l'occasion de l'exposé général de droit comparé sur les privilèges et hypothèques maritimes, combien les lois nationales sont différentes dans leurs dispositions. Ces divergences s'accusèrent surtout entre le droit anglo-saxon et le droit continental.

§ 1. — *Divergences sur le nombre et le rang des privilèges.*

Les Codes français, italien, roumain, etc., prévoient un très grand nombre de privilèges maritimes en contradiction avec le nombre assez réduit des privilèges maritimes anglo-américains. De plus, leur rang n'est pas le même, de sorte qu'il s'agissait, pour arriver à un accord, de réduire certains privilèges, d'en créer d'autres et de tomber d'accord sur le rang.

Or, il était très difficile de s'entendre sur les privilèges à supprimer, quoique la réduction des privilèges fût la première condition d'une bonne œuvre assurant l'efficacité du crédit maritime. La sélection, la suppression de certains privilèges et le maintien de certains autres ont provoqué des discussions nécessitant un très grand nombre de conférences durant des années.

Les mêmes difficultés surgirent lorsqu'il s'agit de fixer le rang de priorité des divers privilèges. Il fallait tenir compte d'un grand nombre de traditions, d'intérêts et de lois pour arriver à les concilier par la voie d'une transaction raisonnable.

§ 2. — *Divergences sur l'existence du privilège même.*

Réduire le nombre des privilèges et fixer leur rang, c'était encore une chose possible ; mais introduire, créer des privilèges nouveaux, inconnus par certaines législations, présentait des difficultés d'ordre juridique qui paraissaient insurmontables.

En effet, la loi française n'a jamais connu le privilège accordé aux créances nées d'un délit ou d'un quasi-délit. Il n'y a donc aucun privilège en droit français, ainsi d'ailleurs qu'en droit italien et roumain, pour les créances nées du chef d'abordage ; tandis qu'en droit anglo-saxon, non seulement un pareil privilège existe, mais il peut même avoir, selon les circonstances, un rang supérieur aux autres.

Il s'agissait donc, pour certains pays, de créer de toutes pièces des privilèges ignorés jusqu'alors, d'où la nécessité d'une transaction afin d'arriver à l'unification ; ou bien il fallait que les anglo-saxons renoncent au privilège accordé aux créances nées du chef d'abordage.

Il n'en fut pas question. Les Anglais n'entendaient pas céder sur ce point. C'est en vain que M. Autran, délégué français, protestait devant la Conférence d'Anvers (1) contre la création du privilège pour abordage dans la Convention envisagée. Le privilège, déclarait-il, devrait être une exception. Pourquoi ne pas accorder alors un privilège à toutes les personnes victimes d'un quasi-délit et l'accorder au créancier du chef d'abordage seulement ?

Mais l'opinion de M. Autran se trouva en minorité et c'est alors que M. Lefebvre, qui défendait la thèse opposée, prononça la fameuse phrase par laquelle il déclarait « qu'il envisage le navire débiteur comme donnant la manifestation du crédit ou de la confiance accordés à l'armateur pour son habi-

(1) *Bulletin* n° 11, p. 223.

leté commerciale, au capitaine pour sa science technique, au navire pour ses qualités. Or, quoi de plus naturel, ajoutait-il, que celui qui aurait fait ainsi un crédit injustifié ou imprudent subisse en quelque sorte le contre-coup de son défaut de soins puisqu'il aura eu une confiance exagérée dans cet ensemble de qualités actives de l'expédition maritime ? Quoi de plus légitime que ce créancier voie primer son droit par la créance de l'abordé ? » (1).

§ 3. — *Divergences sur le contenu et sur les effets du droit.*

Nous venons de voir la différence existant entre l'hypothèque maritime continentale et le mort-gage anglais (2). Unifier le droit réglant ces deux institutions, différentes quant à leur contenu et quant à leurs effets, eût été impossible. C'est pourquoi la Conférence s'est contentée de les maintenir telles qu'elles figuraient dans les différentes législations et de les faire consacrer par les dispositions de la Convention, afin de leur accorder un effet international. C'est une publicité suffisante qu'on demande pour que ces sûretés réelles conventionnelles prévues par les lois nationales des États contractants soient considérées comme valables d'après la législation uniforme internationale.

SECTION IV

DIFFICULTÉS D'ORDRE TECHNIQUE LÉGISLATIF

Pour qu'une convention, une fois signée, puisse être mise en vigueur, elle doit être traduite dans les langues des pays qui l'ont signée et elle doit être ratifiée par les parlements. La

(1) *Bulletin* n° 11, p. 236.

(2) Voir pp. 37 et 39.

traduction du texte original peut donner lieu à des interprétations différentes, vu la diversité des termes juridiques existant dans les différentes langues. Quant à la ratification, elle peut être ajournée, comme c'est le cas de la Convention de Bruxelles sur les privilèges et hypothèques maritimes, laquelle, déjà signée en 1926, n'a encore été ratifiée à l'heure actuelle que par certains des États signataires.

L'ajournement de la ratification peut s'expliquer de différentes manières. Parfois, c'est la crainte des États de se lier, comme l'a très bien remarqué M. Demogue. D'autres fois, c'est l'abstention des parlementaires, vu l'impossibilité de présenter des amendements à un texte qu'il faut voter tel quel pour ne pas empiéter sur son caractère international. D'autres fois encore, c'est la Constitution même du pays qui s'y oppose. Une pareille difficulté d'ordre législatif-constitutionnel fut soulevée par l'Association de droit maritime des États-Unis d'Amérique dans ses Résolutions présentées à la Conférence de Gênes de 1925 (1).

SECTION V

DIFFICULTÉS D'ORDRE JURISPRUDENTIEL

Après la traduction et la ratification de la Convention, lorsqu'il s'agit de l'appliquer, la diversité des jurisprudences peut amener à des interprétations très variées, de sorte que la même Convention sera appliquée de façon différente selon le tribunal devant lequel se présente le litige.

Il y a là un inconvénient assez grave, de nature à rendre, après quelque temps, la Convention illusoire.

M. Demogue, dans ses Conférences sur l'unification internationale du droit privé, après avoir constaté que « le pro-

(1) *Bulletin* n° 74, pp. 234 à 237.

« blème de l'unification n'est pas résolu le jour où l'on a mis
« en vigueur des textes arrêtés en commun », ajoute : « il ne
« faut pas négliger qu'une loi n'est pas une chose rigide et
« ferme dans ses contours, suffisante pour enserrer invaria-
« blement et définitivement tous les faits qui se produi-
« ront » (1).

D'où le correctif suivant proposé par M. Demogue : « Il faut
« alors que la doctrine et la jurisprudence interviennent et,
« tout en se tenant dans l'esprit général des institutions, éten-
« dent les solutions légales ou les limitent, puis concentrent
« ces solutions un peu éparses en un principe général, en une
« distinction qui servent de guides pour les difficultés ultérieu-
« res » (2). Car, dit-il, « Il est important dans cette vie du
« droit dont la loi n'a marqué qu'une des étapes, que le tra-
« vail d'unification continue, que parti de l'uniformité inter-
« nationale de la loi, on arrive à l'uniformité du droit
« vivant » (3).

Et comme procédés pour remédier à ces développements divergents d'un droit fondé sur les mêmes textes, M. Demogue envisage : 1° la création d'une juridiction commune ; et 2° la revision des textes communs (4).

Cette revision est prévue d'ailleurs par les textes mêmes des Conventions.

Quant à la juridiction commune à adopter, après avoir exposé les inconvénients et les difficultés s'opposant à la création d'une Cour suprême internationale, M. Demogue aboutit à la solution plus modeste d'une Cour d'arbitrage international (5).

Nous trouvons les propositions de M. Demogue parfaite-

(1) R. DEMOGUE, *L'unification internationale du droit privé*, p. 171.

(2) R. DEMOGUE, *op. cit.*, p. 171.

(3) *Ibidem*, p. 172.

(4) *Ibidem*, p. 178.

(5) *Ibidem*, pp. 179-184.

ment réalisables vu le caractère international de la vie du commerce maritime et ses nécessités inexorables d'ordre pratique (1).

On voit combien il est difficile d'arriver à des résultats parfaitement satisfaisants en matière d'unification du droit privé, même à la suite de l'adoption des textes communs.

Mais ces difficultés ne sont pas insurmontables. Leur gravité ne pourra que faire ressortir davantage la nécessité de réaliser dans la pratique l'application uniforme de ces textes.

(1) Voici une autre proposition intéressante de M. Demogue : « Assurer la connaissance des diverses jurisprudences des pays qui ont uniformisé le droit par des Recueils publiant les décisions importantes rendues dans les divers pays ayant unifié leur droit, avec des notes » (*op. cit.*, p. 173). Et il donne comme modèle *La Revue de Droit Maritime Comparé* créée en 1923 par M. Léopold Dor.

CHAPITRE III

LES TRAVAUX DES CONFÉRENCES INTERNATIONALES ET LES AVANT-PROJETS DE TRAITÉ

SECTION I

LA CONFÉRENCE D'AMSTERDAM DE 1904

Après la Conférence de Hambourg de 1902, où la question de l'unification du droit des privilèges et hypothèques maritimes figurait à l'ordre du jour, elle ne fut pas abordée faute de temps. Le problème fut largement discuté à la Conférence d'Amsterdam de 1904.

§ 1. — *Système adopté.*

Il s'agissait tout d'abord d'adopter le meilleur système afin d'éviter les préjudices causés par les conflits de lois. A cette fin, il fallait choisir entre un système représentant un règlement général de droit international privé des conflits de lois et un système d'unification internationale des législations.

Le premier système pouvait être concilié par la loi du pavillon qui présentait nombre d'avantages au point de vue juridique, mais ce système est insuffisant, car il n'arrive pas à résoudre tous les conflits.

On finit donc par abandonner ce système pour adopter celui de l'unification internationale des législations, tout en conservant l'application de la loi du pavillon dans certains cas, afin

de remédier aux difficultés présentant un intérêt purement national.

On a donc convenu que l'organisation de la propriété du navire, la constitution, l'extinction, la publicité, les effets et le contenu des hypothèques, morts-gages et gages navals seraient réglés suivant la loi du pavillon.

Comme nous venons de le voir, c'est dans l'impossibilité d'unifier complètement le droit de ces institutions qu'on fut obligé de les accepter telles qu'elles figuraient dans les diverses législations et de les rendre valables au moyen de la Convention.

§ 2. — *Du privilège pour l'abordage.*

De très longues discussions eurent lieu sur la question de savoir s'il fallait accorder un privilège aux créances nées du chef d'abordage. C'est le système anglo-saxon. Il y avait là une très grosse difficulté, car il s'agissait, pour les pays du continent, de créer de toutes pièces un privilège nouveau, ignoré jusqu'alors par leurs législations respectives.

C'est surtout à cette occasion qu'on a pu se rendre compte de la force des préjugés et des traditions nationales. Ce furent les anglo-saxons qui l'emportèrent.

Quels furent les arguments présentés pour et contre ?

Les délégués anglo-saxons et leurs ralliés, parmi lesquels MM. Louis Franck (Belgique), Lefebvre (France), Berlingieri (Italie), soutenaient qu'il serait immoral de n'appliquer aucune sanction à l'armateur d'un navire ayant causé par sa faute des préjudices à un autre navire. Ce serait d'autant plus dangereux que tout propriétaire de navire pourrait facilement faire absorber la valeur entière de son bâtiment par la constitution d'une hypothèque réelle ou même fictive pour se mettre à l'abri de toute responsabilité éventuelle.

Les adversaires de cette théorie soutenaient à bon droit qu'un pareil privilège rendrait à chaque instant toute hypothèque illusoire, étant donné l'importance d'une créance née du chef d'abordage, pouvant absorber à elle seule toute la valeur du navire. Cet argument fut combattu par M. Lefebvre par une phrase très suggestive déjà mentionnée (1).

M. Autran (France) s'opposa à l'adoption d'un privilège pour abordage en invoquant la nature exceptionnelle d'un pareil droit. Mais les délégués anglais étaient décidés à faire de cette question une condition *sine qua non* de leur collaboration. Ainsi, M. English Harrison (Londres), tout en résumant le droit anglais par rapport au privilège à l'abordé, citait les paroles du Lord Chancelier (2) et celles de M. le juge Barnes, de la Cour d'Amirauté (3).

M. Mc Arthur (Liverpool), envisageant au point de vue

(1) Voir *suprà*, p. 90.

(2) « Le navire même doit être l'instrument du dommage et pour « que le navire soit soumis au privilège maritime, il faut qu'un acte « de navigation du navire même soit la cause directe ou indirecte « du dommage, c'est-à-dire que le navire doit avoir été lui-même la « cause matérielle du dommage. »

D'autre part, en ce qui concerne les dommages causés par la faute des personnes à bord : « La faute de navigation doit être attribuable « à des personnes qui sont ou doivent être considérées par rapport « aux tiers comme étant les préposés des armateurs. »

(3) « A mon avis, il est de droit en principe et de raison, afin « d'assurer la navigation prudente, que des tiers dont la propriété « est endommagée par la navigation négligente d'un navire par « ceux qui en ont la charge ne soient pas privés de leur privilège « sur ce navire par des arrangements ou conventions entre le pro- « priétaire du navire et ceux qui y sont intéressés. »

Et il ajoute : « Les propriétaires d'intérêts affectant le navire ou « le plaçant en la possession ou sous le contrôle d'autres personnes, « afin d'être exploités selon l'usage doivent se rendre compte que des « réclamations pourront surgir contre ce navire en vertu des droits « consacrés par la loi maritime, et l'on peut considérer ces pro- « priétaires comme ayant autorisé lesdites personnes à affecter le « navire à ces réclamations » (*Bulletin* n° 11, p. 243).

commercial la nécessité du privilège naissant d'un abordage, constatait que si l'armateur est déchargé de la responsabilité pour les fautes du capitaine, il sera moins soigneux dans le choix de ses préposés.

c) Après ces discussions, on a mis au vote la question suivante : *Y a-t-il lieu d'admettre un privilège en faveur des créances du chef d'abordage?*

Presque tous les pays ont voté à l'unanimité en faveur de l'admission du privilège d'abordage, sauf la France, qui a voté, par une majorité de cinq voix contre deux et la Hollande par quatre voix contre deux.

Quant à son rang, la proposition tendant à lui attribuer le même rang que dans la législation anglaise fut rejetée par tous les pays, sauf l'Angleterre et le Japon qui votèrent pour à l'unanimité. On renvoya donc cette question à la Commission. De même la question de savoir si on doit accorder un privilège aux créances nées du chef d'autres accidents que l'abordage.

§ 3. — *Autres discussions sur la classification des privilèges.*

La Conférence d'Amsterdam s'occupa également de la classification des privilèges. M. Loder (Rotterdam) proposa le premier rang pour les créances du chef de sauvetage et de l'assistance, car, dit-il, ceux qui ont sauvé ou assisté le navire ont contribué à préserver le navire, non seulement pour eux-mêmes, mais aussi pour les autres.

§ 4. — *Les résolutions de la Conférence d'Amsterdam de 1904* (1).

La Conférence décide :

« 1° *Qu'il y a lieu de résoudre, par l'établissement d'une loi*

(1) *Bulletin* n° 11, pp. x et xi.

uniforme, les conflits de lois en matière de droits réels et de privilèges maritimes, réserve faite des difficultés présentant un intérêt purement national.

« 2° Qu'il y a lieu d'accorder un privilège aux créances du chef d'abordage.

« 3° Qu'il y a lieu d'envoyer la question de savoir si le même privilège doit s'appliquer aux autres accidents de navigation ayant causé préjudice à des tiers à la Commission que le Bureau permanent désignera pour préparer un rapport à la prochaine Conférence.

« 4° Qu'il n'y a pas lieu de donner en principe au privilège du chef d'abordage le même rang que celui qu'il occupe dans les lois anglaise et américaine.

« Mais elle a néanmoins laissé à la Commission la latitude de se prononcer sur le rang qu'il convient de lui assigner, ainsi qu'aux autres privilèges, dans le projet à soumettre en seconde lecture à la Conférence. »

SECTION II

LA CONFÉRENCE DE LIVERPOOL DE 1905

§ 1. — *L'avant-projet de traité et les observations présentées par la Commission.*

La Conférence d'Amsterdam avait décidé, entre autres, qu'un avant-projet de traité serait soumis par le Bureau permanent à l'étude d'une Commission. C'est pour la première fois que la question de l'unification du droit des privilèges et hypothèques maritimes fut présentée devant une Conférence sous la forme d'un projet de traité (1).

(1) Voir le texte de l'avant-projet de traité, *Bulletin* n° 12, pp. 4 et 5.

Cet avant-projet fut l'objet, de la part de la Commission, des observations de principe suivantes (1) :

1° Dans son article 1^{er}, l'avant-projet applique le principe de la compétence de la loi du pavillon pour toutes les hypothèques, morts-gages et gages sur navires régulièrement établis et rendus publics dans chacun des pays contractants.

La Commission constate qu'on a laissé en dehors du traité « tout ce qui concerne la constitution et le mode de publicité des hypothèques », mais il est indispensable que les États contractants possèdent un système suffisant de publicité.

Tout autre système, ajoute la Commission, aurait mené à la création d'un droit hypothécaire international extrêmement complexe et d'ailleurs peu utile, étant donné que le texte du traité résout les difficultés qui surgissent à propos de l'étendue des hypothèques à l'aide d'une solution très simple : « L'hypothèque aura partout la même étendue que dans son pays d'origine ».

Quant à la publicité, la Commission a proposé d'insérer dans le traité l'obligation de mentionner les hypothèques sur l'acte de nationalité.

L'article 2 de l'avant-projet fut accepté sans aucune observation.

L'article 3 détermine les cinq classes de privilèges et leurs rangs respectifs :

1° Les créances du chef des frais de justice, taxes et impôts publics, frais de garde et conserve.

La Commission a trouvé que ce privilège se justifie de lui-même.

2° Les indemnités pour sauvetage, pilotage, remorquage et avaries communes pendant le dernier voyage.

Le privilège accordé à la créance de remorquage, quoique

(1) Note complémentaire à l'avant-projet de traité, *Bulletin* n° 12, pp. 5 à 10.

figurant dans plusieurs législations, fut critiqué par la Commission, qui s'en référa à la Conférence.

3° Les gages du capitaine et de l'équipage.

La Commission recommanda la limitation du privilège au dernier engagement et avec un maximum de douze mois, afin d'éviter l'accumulation des arriérés.

4° Les créances du chef d'abordage.

Après avoir observé que le droit anglais étend ce privilège à toutes les créances du chef des dommages causés par faute à des tiers trouve que le rang accordé est justifié (1).

5° La Commission critique le privilège accordé aux créances du chef des réparations, fournitures, victuailles et main-d'œuvre, et recommande, pour le cas où il serait conservé, qu'on exige du moins des créanciers qu'ils aient soin de récupérer leurs créances avant le départ du navire (2).

L'article 4 de l'avant-projet prévoit que la créance est valable si elle se justifie soit conformément à la loi du pavillon, soit par la *lex loci*. Quant aux questions de preuve et de forme, la Commission fut d'avis qu'elles doivent être laissées à la compétence des lois nationales.

L'article 5, qui s'occupe du rang des privilèges entre eux, adopte les deux règles suivantes :

1° a) Le rang des créances nées pendant un même voyage est établi par l'article 3 ; b) les créances figurant au même numéro dans cet article viennent au même rang, exception faite pour les créances du chef du prêt à la grosse, auxquelles on applique la règle de l'ordre inverse des dates ;

(1) En voilà les raisons (*Bulletin* n° 12, p. 8) : « Il serait certain « que le créancier qui a traité volontairement avec le capitaine ne « peut primer celui qui, contre son gré, est devenu la victime d'un « quasi-délit. Il faut d'ailleurs, en ces matières internationales, faire « preuve d'esprit de conciliation ; on ne peut espérer faire aboutir « un projet d'entente s'il s'écarte d'une façon absolue de la règle « de droit anglo-américaine sur un point aussi essentiel. »

(2) *Bulletin* n° 12, p. 8.

2° La même règle de l'ordre inverse est appliquée également aux créances nées dans différents voyages, suivant le principe adopté par le droit anglais.

L'article 6 prévoit une prescription très rapide. La Commission n'a fait aucune objection à la disposition de cet article, aux termes de laquelle l'effet du transfert de la propriété du navire, en ce qui concerne les privilèges et hypothèques, est réglé par les lois nationales.

« En résumé, conclut la Commission, l'avant-projet de traité
« sur les hypothèques et privilèges maritimes soumis à la Con-
« férence de Liverpool de 1905, sous réserve de modifications
« et d'améliorations, a pour seule prétention de pouvoir ser-
« vir de base à la discussion et répond à l'idée qui se dégage
« des discussions d'Amsterdam, savoir : il faut, dans ce
« domaine, limiter l'intervention internationale au strict néces-
« saire » (1).

§ 2. — *La discussion générale* *et les résolutions de la Conférence de Liverpool* (2).

La Conférence de Liverpool s'est occupée de l'avant-projet de traité et spécialement des questions suivantes :

- a) la détermination et le rang des privilèges des créances en général et des créances du chef d'abordage en particulier ;
- b) la règle de l'ordre inverse ;
- c) modification de certains termes ambigus.

a) *La détermination et le rang des privilèges.*

A l'occasion de l'examen de l'avant-projet, on constata qu'il y a une opposition de principe entre le système continental

(1) *Bulletin* n° 12, p. 10.

(2) Discussion générale, *Bulletin* n° 12, pp. 263 à 312, et Compte rendu de la Conférence de Liverpool, par G. MARAIS, *Rev. Autran*, XXV, p. 265.

n'admettant pas de privilège du chef d'abordage (ou lui donnant un rang inférieur quand elles l'admettent) et le système anglo-américain qui, non seulement admet ce privilège, mais lui accorde un rang supérieur, conformément à la règle générale du classement des créances privilégiées dans l'ordre inverse de leurs dates.

C'est M. Carver, délégué anglais, qui expliqua la raison pour laquelle le droit anglais accordait ce privilège. Le principe directeur, déclara-t-il, consiste en cela que tout créancier hypothécaire doit savoir que le navire est soumis aux risques de l'expédition maritime et qu'en consentant à prêter son argent sur le navire il est exposé, lui aussi, à ces risques. Il ne peut donc pas être surpris de se voir primé par des créances privilégiées, telles que celles des sauveteurs, celles des tiers lésés par un abordage ou celles des prêteurs à la grosse.

b) *La règle de l'ordre inverse.*

Quant au rang desdits privilèges, M. Carver (1) se réfère au système anglais de l'ordre inverse, qu'il considère comme le meilleur, étant donné que c'est le fait duquel dérive la dernière créance qui a permis au navire de conserver le gage commun. Il est d'avis que cette règle doit s'appliquer également aux sauveteurs, car, du moment qu'ils deviennent créanciers du navire, ils sont, à dater de ce moment même, liés aux risques de l'aventure maritime, qu'ils doivent supporter. C'est ainsi qu'il est raisonnable qu'ils se voient primer par un créancier du chef d'un abordage ayant eu lieu ultérieurement, car ils se sont associés par leurs créances à l'expédition maritime et à ses risques.

M. Carver reconnaît toutefois que les gages des matelots, pour des raisons d'humanité, doivent avoir un rang supérieur

(1) *Bulletin* n° 12, pp. 263 à 276.

Nous trouvons que la théorie de M. Carver, en ce qui concerne l'admission du privilège du chef d'abordage, est issue de l'esprit traditionnaliste anglais. En effet, il nous paraît bien curieux de chercher, du moment où l'assurance maritime est parfaitement organisée, à courir ou à partager les risques de l'expédition maritime par des moyens aussi imparfaits que dangereux.

Autrefois, il est exact que le créancier courait tous les risques de l'aventure maritime, et cette situation donna lieu à des contrats aléatoires, comme celui du prêt à la grosse. Mais il serait injuste qu'à l'époque actuelle des créanciers hypothécaires aient à supporter des risques qui, normalement, devraient être supportés par les compagnies d'assurances contre le paiement d'une série de primes raisonnables.

Il est de l'intérêt du crédit maritime qu'un pareil système ne s'implante pas, car il provoque une abstention chez les prêteurs de fonds maritimes ou au moins des taux d'intérêts très élevés (1).

D'ailleurs, en pratique, la situation est toute autre, vu que la majorité des armateurs ayant contracté des assurances contre les risques d'abordage trouvent facilement du crédit dans des conditions acceptables.

Passant à l'étude de l'avant-projet, M. Carver est d'avis qu'on a commis une erreur en accordant au deuxième rang un privilège aux indemnités dues pour avarie commune, car le créancier respectif a été un des participants dans l'aventure maritime dont il doit supporter les risques.

Quant aux gages de l'équipage, figurant au troisième rang, il est d'avis qu'on devrait le faire passer au deuxième rang, immédiatement après les frais de justice. Après les privilèges

(1) M. Niboyet observe même que l'hypothèque fluviale est beaucoup plus développée que l'hypothèque maritime, justement en raison du nombre des abordages moins fréquents entre bateaux. (J.-P. NIBOYET, *Le développement de l'hypothèque fluviale en France.*)

des matelots, on mettrait en troisième rang, à leur place, les privilèges pour les créances de sauvetage, pilotage, remorquage et prêts à la grosse, et cela dans l'ordre inverse de leurs dates. Au quatrième rang, on devrait mettre, suivant la même règle de l'ordre inverse, les créances dues à la cargaison, « car celle-ci s'est volontairement et par contrat associée à l'aventure maritime ».

En ce qui concerne cette proposition de classement, M. Carver observe que la même classification a été déjà adoptée par le Code allemand, lequel, cependant, « par une singulière injustice », ne classe les créances pour abordage qu'au dernier rang. Il se dresse contre les dispositions de l'article 5 concernant la prescription du rang des privilèges après le commencement d'un voyage suivant. Il trouve que cette disposition n'a aucun fondement rationnel. Il insiste également sur l'imprécision du terme « dernier voyage » et sur l'ambiguïté de l'expression « les lois nationales » figurant à l'article 6, qui peuvent faire penser soit à la loi du pavillon, soit à la *lex fori*.

M. Hennebicq (Bruxelles) (1) insiste sur la différence fondamentale existant entre le droit continental et le droit anglais à l'égard des principes qui déterminent le rang du privilège. Car, tandis qu'en droit continental, c'est la *qualité* de la créance qui détermine le rang, en droit anglais, c'est la règle générale de l'*ordre inverse* des dates des créances. Il espère qu'on arrivera pourtant à une entente transactionnelle.

M. Berlingieri (Italie) (2) proposa de mettre un rang supérieur le privilège pour les entreprises de sauvetage qui devraient être envisagées.

Cette opinion fut défendue également par M. Douglas Owen (3) (Angleterre) qui insista pour qu'on accorde aux créances des sauveteurs un rang supérieur à celles du chef

(1) *Bulletin* n° 12, pp. 276 à 279.

(2) *Bulletin* n° 12, pp. 280 à 283.

(3) *Bulletin* n° 12, pp. 304 à 307.

d'abordage. Il appuya sa proposition sur son expérience d'assureur maritime, en faisant connaître que jamais la valeur des biens qu'il a assurés n'a été diminuée par l'obligation de rémunérer ceux qui ont contribué à leur sauvetage.

§ 3. — *Résolutions de la Conférence de Liverpool* (1).

« La Conférence, considérant, en présence des discussions
 « et propositions hautement intéressantes produites à cette
 « réunion, qu'il y a toute probabilité que l'on pourra parvenir
 « à concilier les divergences d'opinions encore subsistant ;
 « considérant, en outre, que la forme et le texte de l'avant-
 « projet, tel qu'il est conçu à présent, pourraient être uti-
 « lement révisés, prie le Bureau permanent d'en référer à
 « nouveau à la Commission déjà nommée, en ajoutant aux
 « membres de cette Commission les noms de MM. Morel
 « Spiers, Le Jeune, Leslie Scott, William Gow et James Simp-
 « son. »

SECTION III

LA CONFÉRENCE DE VENISE DE 1907 (2).

AVANT-PROJET DE LA COMMISSION DE PARIS DE 1903.

AVANT-PROJET DE VENISE DE 1907.

§ 1. — *L'examen de l'avant-projet de traité
 élaboré par la Commission de Paris de 1906.*

La Conférence de Venise de 1907 s'est occupée spécialement de l'étude du projet de traité élaboré en 1906 par la Commission de Paris.

(1) *Bulletin* n° 12, p. XVI.

(2) Discussion générale, *Bulletins* n°s 13 à 19 et G. BARBEY, Les droits réels maritimes et le compte rendu de la discussion de Venise de 1907, *Rev. Autran*, XXIII, pp. 721 et suiv. L'Association maritime française avait également élaboré un projet qui ne s'éloignait pas de celui de Liverpool.

Le projet de la Commission de Paris diffère essentiellement de l'avant-projet de Liverpool (1905) dans les points suivants :

ART. 3. — 1° Transfert du privilège des gages du capitaine et de l'équipage du 3° au 2° rang. En 3° rang, on a placé la créance pour sauvetage et assistance, qui figurait au 2° rang.

2° Suppression des privilèges du chef de remorquage, pilotage et avaries communes.

3° Suppression du privilège des créances du chef des débours du capitaine, prêt à la grosse, fournitures, victuailles, etc.

4° Extension du privilège accordé aux créances du chef d'abordage aux créances du chef de tout autre accident résultant d'une faute nautique du navire.

L'article 4, concernant la forme des créances privilégiées, de l'avant-projet de Liverpool est complètement supprimé dans le projet de la Commission de Paris. En revanche, celui-ci prévoit à son article 6 les conditions de l'existence du privilège sur le fret.

L'article 5 de l'avant-projet de Liverpool établissait le rang des privilèges d'après l'énumération donnée à son article 3, sauf pour les créances résultant des voyages différents qui étaient préférées dans l'ordre inverse des voyages.

L'article 4 du projet de la Commission de Paris, réglant le rang des privilèges, conserve le système de l'énumération de l'article 3 (avant-projet de Liverpool), exception faite pour les créances du chef de sauvetage et d'assistance, pour lesquelles on a adopté la règle de l'ordre inverse de la date de leur naissance.

En ce qui concerne l'extinction des privilèges, le projet de Liverpool prévoyait la prescription au bout d'un an à partir de la date de la créance, tandis que le projet de la Commission de Paris fait courir le délai d'un an à partir du moment où le créancier a pu agir.

§ 2. — *Discussion générale* (1).

De très vives discussions ont eu lieu à la Conférence de Venise à l'occasion de l'examen du projet présenté par la Commission de Paris.

Opposition entre la thèse américaine et la thèse européenne.

Il s'agissait surtout de l'opposition entre la thèse américaine, tendant à maintenir le plus possible de privilèges (thèse soutenue par M. Brown, délégué des États-Unis, et à laquelle se sont ralliés d'autres délégués européens représentant les intérêts des chargeurs) et la thèse contraire soutenue par MM. Autran, Le Jeune, Achard, Simpson, etc., thèse consistant à conserver le moins possible de privilèges, ainsi que le prévoyait le projet examiné.

La séance avait été ouverte par les observations présentées par M. Simpson, délégué anglais, qui, en sa qualité de représentant à la fois des banquiers de Londres et de l'Association des banquiers provinciaux d'Angleterre, constatait les difficultés subies par les créanciers hypothécaires maritimes devant le grand nombre des créances privilégiées sur le navire et le danger couru par les mêmes créanciers devant la diversité des lois nationales.

Il demanda par conséquent : la suppression des privilèges pour les créances ne présentant pas un intérêt vital ; la prescription rapide des autres privilèges, après deux ans par exemple, à partir de la date de leur naissance ; et l'efficacité de l'hypothèque maritime devant les lois locales.

C'est du point de vue de l'intérêt des États-Unis, pays de chargeurs, que M. Brown examina le projet (2).

(1) *Bulletins* n^{os} 13 à 19.

(2) Voir *suprà*, p. 88.

MM. Covy, représentant les chargeurs anglais, et Vio, délégué italien, cherchèrent à démontrer la nécessité de conserver les privilèges des créances du chef des réparations et des fournitures, sans lesquelles le navire ne pourrait pas continuer son voyage, faute de crédit.

M. Miller, délégué anglais, critiqua ces propositions en faisant remarquer que de pareils privilèges ne sont plus justifiés à une époque où les moyens de transmission télégraphique, l'organisation moderne des compagnies d'assurances et des systèmes de crédit permettent au capitaine de trouver facilement le secours qui lui est nécessaire pendant le voyage.

M. Sieveking, délégué allemand, fut d'avis qu'il fallait accorder un privilège toutes les fois qu'il y a limitation de responsabilité, comme contre-partie de cette faveur dont jouit l'armateur.

§ 3. — *Les rapports présentés par l'Association française de droit maritime à la Conférence de Venise de 1907.*

Deux rapports sur l'avant-projet de traité concernant les hypothèques et les privilèges maritimes furent présentés par l'Association française de droit maritime à la Conférence de Venise de 1907.

Le premier avait été rédigé par M. Lefebvre, l'autre par M. Lureau.

a) Dans son rapport (1), *M. Lefebvre* montra l'incohérence qui règne dans le domaine juridique international maritime, à raison de la diversité des lois nationales. Il montra également le danger auquel sont exposés les créanciers hypothécaires du navire.

Le navire, dit M. Lefebvre, est l'élément de crédit et d'échange par excellence. « Son existence et ses rapports avec

(1) *Bulletin* n° 15, p. 72.

les tiers devraient être prévus dans leur naissance, leur évolution et leur fin pour éviter méprises, mécomptes, erreurs, dommages de toutes sortes et dols. »

Les difficultés de principe. — M. Lefebvre, d'accord avec M. Enrico Bensa, est d'avis que le droit de la mer n'est pas un droit de tradition ; c'est un droit écrit. Par conséquent, on peut le forger de toutes pièces.

Quant à la notion de « fortune de mer », il constate que la Commission a adopté un système mixte considérant comme gage des créances, outre le navire, tout ce dont il s'enrichit en cours de navigation au titre de recette brute, fret et indemnités d'assistance.

Quant à l'indemnité d'assurance, M. Lefebvre est d'avis qu'elle devrait faire partie de la fortune de mer, mais il constate que l'Association française de droit maritime s'est déjà prononcée dans le sens contraire, envisagé également par la Commission de Paris.

Voilà, suivant M. Lefebvre, le but général de l'accord international (1) :

Favoriser le crédit maritime dans la plus large mesure ;

Asseoir ainsi sur des bases solides la garantie des créanciers hypothécaires ;

Dans ce but, dégrever le navire des priorités auxquelles peut avantageusement suppléer la diligence du créancier, tels les privilèges du vendeur et du constructeur, du fournisseur et du prêteur ; le droit de rétention, l'hypothèque elle-même et la saisie offrent de suffisantes ressources ;

Rendre, par contre, meilleur que dans le passé la situation de ceux dont les services et l'assistance auront été précieux à l'expédition, de ceux aussi dont la faute nautique aura compromis, diminué ou ruiné la fortune ;

Soumettre les privilèges à une courte prescription.

(1) *Bulletin* n° 15, p. 83.

b) *Rapport de M. Lureau (1).*

M. Lureau montre dans son rapport la précarité de la situation des créanciers hypothécaires et privilégiés du navire, objet destiné à se déplacer continuellement sous la compétence des législations différentes. Il demande la restriction du nombre des privilèges et se dresse contre le privilège accordé aux créances du chef d'abordage, dont la seule justification serait sa présence dans le droit anglo-saxon.

§ 4. — *Traits caractéristiques de l'avant-projet de Venise (2).*

a) *La publicité hypothécaire. Organisation d'une publicité suffisante par la loi nationale.*

b) *Réduction au minimum du nombre des privilèges (art. 3).*

On n'en a maintenu que quatre, à savoir :

1° les frais de justice, taxes et impôts, les frais de garde et de conservation ;

2° les gages du capitaine et de l'équipage ;

3° les indemnités dues pour assistance et sauvetage ;

4° les indemnités dues du chef d'abordage.

c) *Extinction rapide des privilèges.*

A l'expiration du délai d'un an à partir de la naissance de la créance (art. 5).

d) *Détermination plus nette de l'assiette des privilèges.*

Le privilège s'étend sur le navire et ses accessoires et sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée tant que celui-ci ne se trouve pas dans la caisse personnelle de l'armateur.

(1) *Bulletin* n° 15, p. 101.

(2) Voir le texte du projet de Venise, Annexe 1.

SECTION IV

CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE DE BRUXELLES. SESSION DE 1909.

L'avant-traité de projet de Venise, que nous considérons comme étant le point culminant de l'œuvre de l'unification envisagée, fut l'objet d'une critique assez vive de la part des délégations allemande et américaine (États-Unis).

Ce projet avait réussi à consolider, dans son article 1^{er}, l'institution de l'hypothèque maritime valablement consentie d'après la loi du pavillon, en lui assurant le respect devant tous les tribunaux des pays contractants. De plus, il avait réussi à assurer l'efficacité de la sûreté hypothécaire par la réduction des privilèges au nombre de quatre (art. 2).

Le Comité maritime international et les techniciens juridiques des pays participants aux Conférences pouvaient se féliciter de l'œuvre accomplie. Mais, comme nous venons de le dire, le projet rencontra un certain nombre d'oppositions.

§ 1. — *Propositions de la délégation allemande.*

La délégation allemande formulait à ce propos les nouvelles propositions qui furent présentées à la session de Bruxelles de 1909 (1). Ces propositions tendent à faire assurer un privilège à tous les créanciers vis-à-vis desquels le propriétaire du navire n'a qu'une responsabilité limitée.

a) *Les raisons de la proposition allemande.* — L'équité exige que les créanciers qui ne peuvent saisir qu'une partie déterminée du patrimoine de leur débiteur aient l'assurance d'être désintéressés sur cette partie, de préférence aux autres créanciers, et notamment aux créanciers hypothécaires.

(1) *Procès-verbaux des séances de la 3^e session, Bruxelles, 1909.*

b) Le principe ci-dessus exposé est déjà appliqué dans divers Codes et surtout dans le Code de commerce allemand.

Il est également reconnu dans le système français de l'abandon, qui prévoit que les créanciers vis-à-vis desquels le propriétaire est autorisé à faire l'abandon et qui n'ont pas de privilège sur le navire ont un droit de préférence sur le navire abandonné, qui les fait passer avant les créanciers de terre.

Les privilèges envisagés par la proposition allemande sont ceux pour les créances des intéressés à la cargaison et des porteurs de connaissements.

c) La délégation allemande demande également un privilège pour les créances résultant des engagements que le capitaine, en vue de la continuation du voyage, aurait pris en vertu de ses pouvoirs légaux.

Cette proposition fut fondée sur la raison que les petits armateurs dont la situation de fortune n'est pas favorable ou n'est pas connue se trouvent dans l'impossibilité de fournir les moyens de crédit communs aux grandes compagnies et ne peuvent faciliter à leurs capitaines le crédit en cours de voyage que grâce à l'existence du privilège ci-dessus envisagé.

Une autre raison pour laquelle la création de ce privilège s'impose, ce sont les cas d'urgence : contrat de remorquage et réparations pressantes.

Raison d'ordre technique législatif. — Le privilège est connu par presque tous les Codes.

L'Angleterre prévoit ce privilège dans la loi de 1889 en accordant au capitaine un *maritime lien* pour ses débours et pour les obligations par lui contractées.

§ 2. — *Note du Comité maritime international relative à l'avant-projet de Convention de Venise sur les privilèges et hypothèques maritimes, présentée à la session de Bruxelles de 1909* (1).

La note du Comité maritime international contient en résumé les idées suivantes :

La pensée maîtresse du projet de Venise était d'assurer au crédit maritime une base réelle en l'organisant dans des conditions pratiques qui correspondent aux besoins véritables de la navigation moderne, beaucoup plus qu'à des conceptions théoriques empruntées au droit civil et à la tradition.

Pour y arriver, il faut : a) que l'hypothèque valablement consentie dans un pays soit respectée partout ailleurs ; b) qu'on assure son efficacité par la réduction du nombre des privilèges, par la limitation de leur durée, par l'élimination des créances ayant devant elles la garantie de la fortune de terre et de la fortune de mer de l'armateur, en avantageant les créances n'ayant devant elles que la responsabilité limitée.

La loi anglaise reconnaît également un *possessory lien* pour les créances du chef des réparations.

Aux États-Unis d'Amérique, les créanciers du chef des réparations ont un privilège sur les navires étrangers et dans certains États de l'Union même sur les navires nationaux.

C'est sous ces suggestions que la Conférence diplomatique de Bruxelles de 1909 adopta les bases d'un projet sur les hypothèques et privilèges maritimes, qu'elle a décidé de soumettre aux gouvernements intéressés (2).

(1) *Procès-verbaux des séances, Bruxelles, 1909*, p. 32.

(2) *Rev. Autran*, XXV, pp. 705-706.

§ 3. — *Privilèges ajoutés.*

Ledit projet de Bruxelles ajoute au troisième rang, aux côtés du privilège pour assistance et sauvetage, un privilège pour la contribution aux avaries communes. Il crée en plus un privilège en faveur des créances nées hors du port d'attache du chef des besoins réels du navire pour sa conservation ou pour la continuation du voyage. Ce privilège est rangé dans le n° 4 de l'article 3, et le privilège pour abordage, figurant dans le projet de Venise au n° 4, est rejeté au n° 5 dans le projet de Bruxelles.

SECTION V

CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE DE BRUXELLES DE 1910.

BASES D'UN NOUVEAU PROJET

Le projet de Bruxelles de 1909 ne devait pas contenter tous les gouvernements des pays participants à l'œuvre de l'unification du droit maritime. C'est ainsi que plusieurs gouvernements présentèrent à la session de Bruxelles de 1910 des observations tendant à la modification du projet de 1909. Nous en résumons les plus importantes.

§ 1. — *Observations présentées par la délégation des Etats-Unis d'Amérique* (1).

La délégation américaine, observant qu'on a oublié, dans le projet de 1909, des privilèges assez importants pour son pays, propose d'y ajouter :

(1) *Conférence de Bruxelles de 1910. Documents préliminaires*, p. 43.

1° Un privilège en faveur des passagers et des propriétaires de la marchandise sur le navire transporteur, pour les dommages subis par les bagages ou la cargaison ;

2° Un privilège pour violations du contrat d'affrètement ;

3° Un privilège pour remorquage, quayage, service des arri-meurs ;

4° Un privilège pour blessures des passagers et de l'équipage ;

5° Privilèges pour réparations et fournitures, sans les restrictions qui sont apportées par le § 4 de l'article 4 du projet.

La délégation américaine fait connaître que toute disposition s'écartant de l'acte du Congrès du 23 juin 1910, qui accorde un privilège à toute personne faisant des réparations ou des fournitures, ou procurant d'autres objets nécessaires au navire, national ou étranger, sur l'ordre du propriétaire du navire, sans qu'il soit nécessaire d'établir ou d'alléguer que le crédit a été fait sur le navire, a peu de chances d'être approuvé par son gouvernement, car ledit Acte américain est l'expression même de la politique des États-Unis.

La délégation américaine proposa également un privilège pour torts ou quasi-délits autres que ceux constituant un abordage.

**§ 2. — *Le gouvernement de la République française*
a fait les propositions suivantes (1) :**

a) *Privilèges à ajouter.* — 1° Un privilège pour le vendeur du navire ; 2° privilèges pour les constructeurs et réparateurs ; 3° privilège pour l'assureur du navire pour la prime.

b) *Privilèges à supprimer.* — Le privilège pour abordage.

Le gouvernement français est contre le système tendant à laisser la détermination des causes d'extinction à la loi du

(1) *Conférence de Bruxelles. Documents préliminaires*, p. 51.

pavillon et il recommande l'uniformité des règles en cette matière.

§ 3. — *Proposition du gouvernement allemand.*

Le gouvernement allemand a fait connaître qu'il maintenait sa proposition concernant la nécessité d'un privilège pour tous les créanciers vis-à-vis desquels le propriétaire du navire n'a qu'une responsabilité limitée (1).

§ 4. — *Proposition du gouvernement britannique.*

Le gouvernement de la Grande-Bretagne est contre toute introduction de privilèges nouveaux, étant donné que cela aurait pour résultat une diminution du crédit maritime et ferait échouer ainsi l'un des principaux objets de la Convention (2).

Il propose exceptionnellement l'introduction d'un privilège pour les débours que le capitaine aurait fait utilement hors du port d'attache pour le compte du navire.

§ 5. — *Bases du projet de Convention de Bruxelles de 1910.*

C'est à la suite des observations présentées par les gouvernements et des discussions qui eurent lieu sur le projet de 1909 que la Conférence arrêta les bases du nouveau projet destinées à être soumises à l'étude des gouvernements intéressés.

Traits caractéristiques du nouveau projet.

Privilèges ajoutés. — Un privilège en faveur des passagers se trouvant à bord du navire abordeur pour les dommages par eux subis. Ce privilège fut ajouté à ceux figurant au n° 5.

(1) *Conf. de Bruxelles. Doc. prélim.*, p. 23.

(2) *Ibidem.*

Modification de rang. — On a fait monter le privilège pour frais de pilotage du deuxième au premier rang.

Modification de texte, formule plus nette. — On a remplacé, dans l'article 1^{er}, l'expression : « y produiront le même effet que dans le pays d'origine », par la formule : « y produiront le même effet que dans le pays dont le navire porte le pavillon ».

L'ordre de préférence. — On établit l'ordre de préférence suivant celui de l'énumération établie par l'article 3, exception faite pour les créances figurant au n° 3° (assistance et sauvetage) pour lesquelles on adopte la règle de l'ordre inverse de leurs dates. La même règle fut adoptée pour les créances nées pendant les divers voyages.

L'assiette des privilèges fut établie par les dispositions des articles 3 et 10. Le gage représenté par le navire et le fret et par les accessoires du navire et du fret est le même que celui visé par les avant-projets A et B sur la limitation de la responsabilité.

L'extinction des privilèges. — On a fixé, outre les autres causes d'extinction prévues par les lois nationales, un délai d'un an à partir de l'exigibilité de la créance. Cependant, ce délai court pour les indemnités d'assistance et de sauvetage du jour où les opérations sont terminées ou du jour du sinistre.

SECTION VI

CONFÉRENCE DE BRUXELLES DE 1913.

RÉUNION DE LA SOUS-COMMISSION. PROJET DE 1913

La Sous-Commission de Bruxelles de 1913 fut saisie de deux thèses contraires. L'une, soutenue en particulier par les délégués de l'Allemagne et des États-Unis d'Amérique, tendait à l'admission d'un privilège chaque fois que les créanciers se

trouvaient devant la responsabilité limitée de l'armateur ; l'autre s'opposait à cette proposition (1).

§ 1. — *Arguments invoqués par la thèse allemande :*

a) Les intéressés à la cargaison et les porteurs de connaissances, n'ayant comme gage de leurs créances que le navire, seraient réduits, dans la plupart des cas, vu l'importance des créances hypothécaires, à une action personnelle contre le propriétaire du navire, action qu'ils devraient intenter le plus souvent devant les tribunaux étrangers.

b) La faculté de saisir le navire est insuffisante à protéger les droits des intéressés à la cargaison, vu que la saisie ne donne aucun droit de préférence par rapport aux droits réels préexistants.

c) La sécurité des relations commerciales maritimes serait menacée par l'absence d'un pareil privilège.

d) Ce privilège est reconnu par plusieurs législations nationales.

e) Ce privilège présente pour les créanciers lésés l'avantage de pouvoir exécuter le navire sans tenir compte de la personne qui l'exploite : propriétaire, locataire, sous-armateur.

§ 2. — *Arguments invoqués en faveur de la thèse contraire :*

a) Depuis l'adoption du projet B sur la responsabilité limitée des propriétaires de navires, la créance hypothécaire n'entre plus normalement en concours avec les créances limitées. En effet, tandis que les créances nées du chef de la responsabilité limitée ont comme assiette la valeur du navire, c'est-à-dire une

(1) *Conf. de Bruxelles de 1913. Rapport de la Sous-Commission*, pp. 26-33.

somme d'argent, les créances hypothécaires et les privilèges ont comme gage le navire lui-même.

b) Quant à la qualité des créances envisagées, aucune d'elles n'a une qualité supérieure aux créances de l'armement.

c) La plupart des nations continentales ont déclaré ne voir aucun inconvénient à la suppression de ce privilège.

§ 3. — *Résolution de la Sous-Commission.*

La Sous-Commission s'est prononcée en majorité pour le maintien du système consacré par le projet de 1910, qui n'admet pas le privilège pour les créanciers ayant devant eux la responsabilité limitée du propriétaire du navire. Ce système fut adopté dans le but de raffermir le crédit hypothécaire maritime en lui offrant un gage de quelque valeur qui ne soit pas rendu illusoire par des créances privilégiées dont le montant couvrirait la valeur totale du navire.

Le projet de Bruxelles de 1913 ne présente pas de modifications importantes par rapport à celui de 1910.

SECTION VII

LA CONFÉRENCE D'ANVERS DE 1921 (1).

La Conférence d'Anvers se trouvait dans la situation suivante : le projet de traité arrêté par la Conférence de Venise, et qui fut examiné et modifié par la Conférence diplomatique de Bruxelles dans ses deux sessions successives de 1909 et de 1910, n'avait pas été adopté par celle-ci. De plus, la Con-

(1) Discussion générale, *Bulletin* n° 47 ; Georges RIPERT, La Conférence d'Anvers du Comité maritime international, 28-30 juillet 1921, *Rev. Autran*, XXXIII, pp. 304-305.

férence Diplomatique, à la suite de l'intervention du délégué allemand, qui demandait la modification du projet de Venise dans ce sens qu'il fallait accorder aux créanciers un privilège toutes les fois qu'il s'agissait d'une limitation de responsabilité en faveur de l'armateur, arrêta un nouveau projet qu'elle fit soumettre à l'examen des différents États.

Les observations présentées par ceux-ci devaient être étudiées par une Sous-Commission réunie à Bruxelles en 1913.

Dans cette situation, la Conférence d'Anvers a tout d'abord discuté la question du maintien dans le projet de traité du privilège pour les débours du capitaine, prêts à la grosse et autres contrats pour les besoins du navire afin de pouvoir continuer le voyage. Car la Conférence de Venise avait, en 1907, supprimé ce privilège que la Conférence Diplomatique de Bruxelles avait adopté de nouveau dans sa session de 1909.

Des arguments pour et contre furent formulés.

Arguments contre ce privilège. — a) Le maintien d'un pareil privilège représente un danger pour les créances hypothécaires et nuira au crédit maritime, car ces créances se trouveront primées par les créances privilégiées dont le montant pourrait couvrir la valeur entière du navire ; b) le maintien de ce privilège est même inutile, car les moyens de transmission radiotélégraphiques et les systèmes modernes d'assurances et de crédit sont tellement développés qu'il est très facile pour le capitaine de trouver partout du crédit pour pouvoir continuer le voyage.

Arguments pour le maintien du privilège. — Ceux qui étaient pour le maintien dudit privilège firent remarquer qu'il était dans l'intérêt du crédit maritime en cours de route, vu que les capitaines ne sont pas tous en situation de trouver du crédit sans offrir une sûreté réelle sur le navire, qui ne saurait être qu'un privilège. Ils présentèrent en particulier le cas des petits navires dont les armateurs n'ont pas la possibilité d'assu-

rer le crédit en cours de route à leurs capitaines, qui seront ainsi mis dans l'impossibilité de continuer le voyage.

Après ces discussions, la Conférence n'a pris aucune décision, en constatant qu'un projet de traité se trouvait déjà pendant à la Conférence diplomatique dont on devait attendre la décision. Elle se contenta seulement d'émettre le vœu, adopté à l'unanimité, « que la Conférence Diplomatique adopte « le Code tel qu'il est » (1).

SECTION VIII

CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE DE BRUXELLES ET PROJET DÉFINITIF DE 1922 (2)

Le projet élaboré par la Sous-Commission de Bruxelles de 1913 fut l'objet de très importantes observations présentées par les gouvernements allemand, britannique, français et néerlandais.

§ 1. — *La proposition de la délégation des Etats-Unis d'Amérique en liaison avec l'Acte Jones de 1920.*

La Conférence de Bruxelles de 1922 fut surtout marquée par une proposition émanant de la délégation américaine des Etats-Unis, formulée en séance par M. le juge Hough (3).

Le délégué américain fit connaître à la Conférence que les Etats-Unis ont, depuis 1920, une loi spéciale (l'acte Jones) édictant la création nouvelle des *preferred mortgages* (hypo-

(1) *Bulletin* n° 47, p. 392.

(2) *Conférence de Bruxelles de 1922. Procès-verbaux*, p. 92 et Georges RIPERT, *Rev. Dor.*, 2, p. 49.

(3) *Procès-verbaux*, p. 93.

thèques privilégiées) ayant préférence sur les privilèges ordinaires (*liens*). Nombre de privilèges énumérés à l'article 3 du projet seront donc primés par les hypothèques privilégiées du droit américain. Il proposa par conséquent que la Convention maintint les privilèges prévus par les lois nationales, mais en stipulant en même temps que lorsqu'ils se trouveront en concurrence avec les hypothèques privilégiées, celles-ci ne seraient primées que par un petit nombre de privilèges spécialement déterminés.

La proposition américaine fit à première vue l'impression de vouloir détruire tout le travail réalisé depuis des années pour l'unification du droit des privilèges et des hypothèques maritimes. Mais, après réflexion, on trouva que le système américain pouvait parfaitement se concilier avec celui adopté par les Conférences, si on établissait l'ordre de préférence suivant :

- 1° les privilèges de premier rang (privilèges internationaux) ;
- 2° les hypothèques ;
- 3° les privilèges de second rang (privilèges nationaux).

En effet, M. le juge Hough, délégué américain, fit connaître que l'hypothèque privilégiée créée par l'acte Jones n'est primée que par certains privilèges. Or, il s'agissait de déterminer au moyen de la Convention ces privilèges de premier rang, ce qui pouvait donner satisfaction au Gouvernement des États-Unis.

C'est à M. Louis Franck, président de la Conférence, que revient l'idée de ce système conciliant (1) et c'est dans cet esprit que le nouveau projet fut modifié.

Mais l'avantage dudit système était de satisfaire en même temps la thèse allemande, soutenue par M. Struckmann et tendant à faire accorder un privilège aux créances se trouvant devant la responsabilité limitée du propriétaire du navire.

En effet, M. Struckmann ayant fait connaître que le gouver-

(1) *Conf. de Bruxelles, 1922. P.-V.*, p. 95.

nement allemand, afin d'arriver à un compromis équitable, serait disposé à renoncer au rang du privilège de la cargaison, la Conférence trouva la solution conciliante du problème dans le système adopté des privilèges de second rang, primés par l'hypothèque maritime.

§ 2. — *Le projet définitif de 1922.*

La Commission de Bruxelles de 1922 a élaboré, en tenant compte des observations présentées et des décisions prises par la Conférence, le texte d'un projet (1) qui fut considéré comme définitif et soumis comme tel aux gouvernements respectifs.

Le trait caractéristique essentiel du projet de 1922 est, comme nous venons de le voir, l'adoption du système de deux rangs de privilèges, les uns primant l'hypothèque, les autres primés par celle-ci, système grâce auquel on réussissait à concilier le principe de l'unification tendant à la réduction au minimum du nombre des privilèges avec les principes des diverses lois nationales adoptant d'autres privilèges qui ne figurent pas dans la Convention.

Ce système est d'autant plus heureux que l'institution des privilèges est réglée dans certains pays, comme les États-Unis d'Amérique, par la Constitution, de sorte qu'il serait impossible d'y toucher par une Convention. Grâce audit système, on est arrivé à maintenir quatre privilèges de premier rang seulement, à savoir :

- 1° les frais de ports et les droits ;
- 2° les gages du capitaine et de l'équipage ;
- 3° les indemnités d'assistance et de sauvetage ;
- 4° les dommages causés par une faute nautique, abordage, accident, les dommages à la cargaison sur le navire transpor-

(1) Voir le texte du projet, P.-V. de la Conf. de Bruxelles de 1922.

teur et les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables.

On a remarqué, à bon droit, que tous ces dommages étaient susceptibles d'être couverts par une assurance et que le créancier hypothécaire n'a qu'à s'assurer ou se faire transférer la police d'assurance de l'emprunteur.

Il est vrai que l'article 3 maintient encore, respectivement aux n^{os} 5^o et 6^o, le privilège pour les créances du chef de contrats passés par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, et celui des créances résultant du connaissement. Mais il est dit à l'article 3, dernier alinéa, que ces deux derniers privilèges, mentionnés aux n^{os} 5^o et 6^o, ne prennent rang avant l'hypothèque que si les créances visées aux n^{os} 5^o et 6^o de l'article 2 étaient nées avant l'inscription de l'hypothèque et si, en outre, l'inscription desdits privilèges était faite dans un délai de trois mois, à partir de la naissance de la créance (art. 3, § 3) pour qu'ils puissent être opposables à l'hypothèque. Ce délai est extrêmement long et il met le créancier hypothécaire dans un état d'insécurité.

L'obligation de l'inscription desdits privilèges fut introduite dans le projet à la suite de la proposition de la délégation française.

Le projet de 1922 accorde en même temps la faculté de créer d'autres privilèges de second rang et de leur donner la classification établie par lesdites lois. Mais les privilèges de second rang visés aux n^{os} 5^o et 6^o de la Convention ne pourront être ni supprimés, ni changés en ce qui concerne le rang établi par la Convention.

Publicité hypothécaire. — Afin de donner la possibilité aux créanciers privilégiés par les n^{os} 5^o et 6^o de l'article 2 de connaître l'état hypothécaire du navire, la Conférence a décidé, par les dispositions de l'article 12 du projet, que mention des

hypothèques, morts-gages et gages sur le navire devrait être faite sur les documents du bord. Mais lorsqu'il s'agit de l'effet de cette mention sur la validité de l'hypothèque, on décida que celle-ci ne dépendrait pas de la mention sur les papiers du bord (art. 12).

Il suffirait que le créancier hypothécaire s'adressât à l'autorité compétente dans la forme prescrite par sa loi nationale en lui demandant de faire ladite mention. Tout défaut de mention imputable à l'autorité compétente n'a aucune influence sur la validité de l'hypothèque.

La plupart des dispositions du projet de 1922 se trouvent dans le texte définitif de la Convention de 1926. Nous allons les étudier dans la deuxième partie.

SECTION IX

CONFÉRENCE DE BRUXELLES DE 1923 (1)

Nouveau projet élaboré par la Sous-Commission.

Le texte adopté à titre définitif par la Conférence de 1922 et soumis comme tel à l'appréciation et éventuellement à la signature des gouvernements respectifs fut l'objet de nouvelles observations de la part de la Norvège, des Pays-Bas et de la Suède. La discussion porta surtout sur l'article 3, alinéa 3, concernant le cas de validité et de priorité sur l'hypothèque des privilèges mentionnés aux n^{os} 5^o et 6^o de l'article 2 (créances résultant des contrats passés par le capitaine hors du port d'attache pour les besoins réels de la conservation du navire et la continuation du voyage et créances résultant du connaissement).

M. Loder, délégué des Pays-Bas, montra combien il est

(1) *Conf. de Bruxelles de 1923. Procès-verbaux*, p. 35.

dangereux pour les créanciers hypothécaires de se voir primés par lesdits créanciers. Quant à l'obligation de la mention desdits privilèges aux registres prévus, afin de prendre rang avant l'hypothèque lorsque la créance est née avant l'inscription de celle-ci, M. Loder trouve que cette disposition de l'article 3 donnerait lieu à des malversations et à l'encombrement du registre.

De très vives discussions eurent lieu sur cette question, en vue du maintien des quatre premiers privilèges (de 1° à 4°) seulement. On a fait surtout remarquer le danger que représente pour les créanciers hypothécaires le délai de trois mois accordé aux créanciers privilégiés par les n^{os} 5° et 6°, à faire mentionner aux registres leur privilège (1).

En liaison avec ce problème, M. Beecher, délégué américain, fit connaître que si la Convention ne réussissait pas à concilier ses textes avec ceux du *Lien Act* de 1920, il était très douteux que le Parlement américain y renonce afin d'adopter la Convention.

Après discussion, on arriva à l'adoption du délai d'un mois pour la mention des privilèges visés aux n^{os} 5° et 6° dans les cas où ils priment l'hypothèque.

Le maintien de ces privilèges s'explique par l'opposition faite par le délégué des États-Unis qui fit même réserve de son acceptation.

SECTION X

LA CONFÉRENCE DE GÈNES DE 1925

La Conférence de Gènes est intéressante par son caractère exceptionnel. En effet, la question de l'unification du droit

(1) Discussion générale, *Bulletin* n° 74, pp. 402 à 433.

des privilèges et hypothèques maritimes touchait à sa fin, à la suite du projet définitif de traité adopté par la Conférence Diplomatique de Bruxelles de 1922 et signé par les représentants des États. Il ne s'agissait désormais que de la ratification par les États pour que la Convention pût entrer en vigueur.

Mais des protestations se produisirent ultérieurement. Nous en retenons celles formulées par les États-Unis, par la Grande-Bretagne et par le Comité des directeurs de banques néerlandaises de crédit maritime.

§ 1. — *Les objections des États-Unis.*

Ces objections se trouvent formulées dans l'avis donné à la Conférence de Gênes par l'Association de droit maritime des États-Unis (1). En quoi consiste-t-il ?

Les États-Unis formulèrent des objections d'ordre juridique et d'ordre constitutionnel.

a) *Au point de vue juridique*, on soutenait que, suivant le droit maritime des États-Unis, quoique le navire puisse être poursuivi comme étant l'objet coupable à raison d'un quasi-délit ou à raison d'une rupture de contrat, cette poursuite peut se heurter à un droit de privilège qui, d'après la loi américaine, ne représente pas seulement un droit de priorité, mais aussi un droit de propriété sur le navire. Il s'ensuit donc que lorsqu'on parle aux États-Unis d'un droit de privilège, que l'on peut faire valoir par voie d'une action *in rem*, on entend par là un privilège et une forme de procédure judiciaire spéciaux à leur droit. D'où une première difficulté rendant impossible l'adhésion des États-Unis à la Convention arrêtée par la Conférence Diplomatique de Bruxelles de 1922 sur les privilèges et hypothèques maritimes.

(1) *Bulletin* n° 74, pp. 234 et suiv.

b) *Objections d'ordre constitutionnel.* — Une seconde difficulté surgit lorsqu'il s'agit de la ratification de la Convention.

En effet, remarque l'avis de l'Association américaine, « La compétence en matière maritime et d'amirauté est, de par la Constitution des États-Unis, attribuée exclusivement aux Cours fédérales, par opposition aux tribunaux d'État ». La Cour suprême avait décidé, en substance, que « Le point de savoir quelles sont les limites exactes de la compétence en matière de droit maritime et d'amirauté est exclusivement une question de droit et que ni un acte de Congrès, ni une loi d'un État ne peut étendre ou restreindre cette juridiction, telle qu'elle est déterminée par le pouvoir judiciaire. »

« Pour cette raison — poursuit l'avis — il n'est pas même certain que la loi de 1920 sur les hypothèques des navires, qui contient une disposition de forclusion d'hypothèques privilégiées sur navire sera considérée comme valable par la Cour suprême, en ce qu'elle accorde aux hypothèques la priorité sur les privilèges maritimes » (1).

La Cour suprême avait décidé, il y a longtemps, qu'une hypothèque sur navire ne tombe pas sous la compétence de la juridiction maritime et d'amirauté.

Il résulte également de ce rapport que la loi américaine n'accorde aucun privilège pour les frais de veille, pour le contrat d'emploi du capitaine, ni pour les dégâts causés par le navire aux bassins et travaux de port. Le rapport attire même l'attention sur le fait qu'il est douteux que la législation des États-Unis puisse créer pareils privilèges.

Ces conséquences de la loi américaine empêchent l'Association de droit maritime des États-Unis d'approuver sans conditions la Convention adoptée à Bruxelles en 1922.

Plus loin, le rapport s'occupe de cette Convention en formulant ses objections à l'occasion de chaque article.

(1) *Bulletin* n° 74, pp. 234 et 235.

§ 2. — *Les objections formulées par la Grande-Bretagne* (1).

Le *British Maritime Committee* présente un rapport par lequel il fait remarquer qu'il aurait été extrêmement difficile de mettre en harmonie les points de vue divergents des divers intérêts commerciaux en jeu.

Voici les objections les plus importantes formulées par le rapport anglais :

Article 2. — Son alinéa 2 ne devrait pas s'appliquer aux préposés du navire à terre, ne figurant pas sur le rôle d'équipage. Le sous-alinéa 4 (privilège du chef d'abordage) doit s'appliquer aux fautes de navigation seulement (y compris l'abordage). Indiquer nettement que les pertes ou dommages en question comprennent les dégâts au navire abordeur. Indiquer clairement que ce sous-alinéa accorde un privilège pour les créances du chef de pertes et dommages à la cargaison à bord des deux navires et aux créances pour lésions corporelles aux passagers à bord des deux navires, mais seulement lorsque ces pertes, dommages ou lésions sont dus aux fautes de navigation (y compris l'abordage).

Sous-alinéa 5. — C'est dans l'intérêt même des créanciers hypothécaires des propriétaires des navires et des propriétaires de la cargaison que le privilège prévu à ce numéro pour les créances nées des contrats passés par le capitaine hors du port d'attache pour les besoins réels du navire soit maintenu et qu'il reçoive un rang supérieur à celui qu'on lui a réservé, sans qu'il soit nécessaire que ledit privilège soit né avant l'inscription de l'hypothèque et sous l'obligation de sa mention sur les livres du bord.

Le *Committee* est également d'avis qu'on maintienne le privilège établi au n° 6° pour les créances résultant des connaissements.

(1) Voir *Bulletin* n° 74, pp. 249 et suiv.

Le *Committee* a proposé la mention sur le registre du navire — tenu à un bureau central ou au port d'attache — non seulement des hypothèques, mais aussi des privilèges inscrits à sa charge.

**§ 3. — *Observations du Comité des directeurs
des banques néerlandaises de crédit maritime* (1).**

Le Comité des directeurs des banques néerlandaises a été surpris de voir la Conférence s'écarter du projet de Venise de 1907 « en donnant satisfaction aux revendications tendant à obtenir des privilèges pour des intérêts spéciaux », et cela d'autant plus que les législations modernes introduites tant en Belgique (loi du 10 février 1908) qu'en Grèce (loi du 17 avril 1910) ont pris comme base le texte dudit projet, et ce système des privilèges réduits n'a provoqué aucun inconvénient. Il serait de l'intérêt même du crédit maritime de restreindre le nombre des privilèges maritimes et d'en réduire la durée. Tout système contraire aurait pour résultat soit de majorer la rente d'une prime élevée, soit de demander à l'armateur une garantie en espèces, ce qui empêcherait le développement du crédit maritime.

Le Comité fait plus loin des propositions en liaison avec le principe ci-dessus exposé.

**§ 4. — *Discussion générale
à la Conférence de Gênes de 1925* (2).**

Sir Leslie Scott, délégué de la Grande-Bretagne, fit connaître à la Conférence les difficultés d'ordre économique et tra-

(1) *Bulletin* n° 74, pp. 259 et suiv.

(2) *Bulletin* n° 74, pp. 402 à 433.

ditionnel soulevées ultérieurement en Angleterre, en liaison avec le projet de Bruxelles de 1922, par les hommes d'affaires, qui, ne s'occupant pas de questions théoriques ou d'intérêt lointain, n'ont pas eu connaissance des travaux du Comité maritime international et n'en ont pris connaissance qu'à l'occasion de l'ouverture des signatures.

C'est surtout par l'admission d'un privilège en faveur des *necessaries men* (fournisseurs) qu'insistait la délégation britannique. Ces créanciers sont parmi les plus intéressants, car ils contribuent à la conservation du navire et lui donnent la possibilité de continuer le voyage, ce qui est dans l'intérêt même des créanciers hypothécaires (1).

Proposition britannique. — C'est à cette fin que sir Leslie Scott suggère à la Conférence « de se borner à demander au Bureau permanent de signaler au gouvernement belge que certaines objections d'ordre pratique ont été élevées parmi les intérêts affectés dans quelques pays et qu'il semble hautement désirable que la Conférence diplomatique ou une Sous-Commission de celle-ci soit saisie, aussitôt que possible, de ces observations et de toutes autres observations que les membres de la Conférence pourraient faire, et que l'on facilite ainsi la solution des difficultés qui viennent de se présenter » (2).

§ 5. — *Objections présentées par la délégation des Etats-Unis.*

Cette proposition fut admise par la Conférence, mais l'une des plus grosses difficultés fut celle soulevée par le délégué des États-Unis. On se rappelle que d'importantes modifications furent apportées au projet par la Conférence de Bruxelles de 1922 à la demande de la délégation des États-Unis. Et

(1) Mr. J. Sandemann Allen (London) à la Conférence de Gênes.

(2) *Bulletin* n° 74. Conf. de Gênes.

c'est le délégué de ce pays qui fit connaître à la Conférence de Gênes que ces mêmes modifications étaient contraires aux dispositions de la Constitution des États-Unis et que, dans ces conditions, le Parlement se trouverait dans l'impossibilité de ratifier la Convention.

M. Georges Ripert appela l'attention de la Conférence sur la situation fautive créée aux États qui ont déjà signé la Convention de Bruxelles et ont même pris les mesures nécessaires pour la faire passer dans leur législation nationale (1).

M. Ripert exprima sa surprise qu'on pût revenir sur le projet définitif de Bruxelles de 1922, sur le texte duquel tous les délégués s'étaient mis d'accord, y compris le délégué des États-Unis qui n'avait soulevé aucune espèce d'objection sur la constitutionnalité et la légalité des dispositions adoptées.

Il demanda qu'une décision nette fût prise par la Conférence et qu'à cette fin un ordre du jour fût proposé dans le sens suivant : « La Conférence invite les divers gouvernements à suspendre la ratification de la Convention jusqu'au jour où une nouvelle Conférence Diplomatique l'aura examinée » (2).

C'est à la suite des observations et des propositions formulées à Gênes que la Conférence Diplomatique de Bruxelles apporta à la Convention les modifications nécessaires en arrivant au texte de la Convention de 1926 (3), que nous étudions dans la II^e Partie.

(1) En France, le Gouvernement avait déjà déposé un projet de loi et il avait associé l'Association française de droit maritime à la préparation de ce projet.

(2) *Bulletin* n° 74, p. 429.

(3) Voir Annexe 2.

B. — Travaux préparatoires pour arriver à la Convention de Genève de 1930, concernant l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, les droits réels sur ces bateaux et autres connexes (1).

Les graves conflits de lois issus de la pratique de la navigation internationale des bateaux amenèrent à l'idée d'une législation uniforme en matière fluviale.

L'unification du droit fluvial avait été déjà envisagée par le X^e Congrès de navigation de Milan de 1905 et par le Comité maritime international à la Conférence d'Amsterdam de 1904 (2).

La question fut reprise après la guerre avec plus d'intérêt en raison des difficultés que rencontrait de plus en plus la navigation fluviale internationale. Ce sont encore une fois les nécessités pratiques exprimées par la voix des intéressés qui imposèrent l'initiative de l'unification du droit fluvial. Nous rencontrons désormais de pareilles préoccupations toutes les fois que des Commissions ou des Conférences internationales se réunissent dans le but de statuer sur la navigation internationale des bateaux de navigation intérieure.

Il existait d'ailleurs beaucoup de Commissions internationales s'occupant des problèmes de liaison avec la navigation sur les fleuves internationaux, parmi lesquelles nous citons :

la Commission internationale du Danube ;

la Commission internationale de l'Elbe ;

(1) *Rapports élaborés par le Comité pour l'unification du droit fluvial. Doc. préparatoires, Série P, S. D. N., 1929, VIII, 18 et J.-P. NIBOYET, La première Conférence pour l'unification du droit fluvial. Extrait de la Revue de droit international et de législation comparée, nos 2 et 3, 1931.*

(2) C'est Mr. Asser qui posa pour la première fois à la Conférence d'Amsterdam de 1904 la question de l'unification du droit fluvial, mais la Conférence la trouva trop prématurée. *Bulletin* n° 11, p. 194.

la Commission internationale de l'Oder ;

la Commission centrale pour la navigation du Rhin ;

la Commission consultative et technique des Communications et du Transit de la Société des Nations.

Certaines de ces Commissions furent amenées à s'occuper implicitement dans leurs diverses conventions du problème de l'unification du droit fluvial. C'est ainsi que la Commission internationale du Danube, dans l'article 40 de la Convention de 1921 sur le statut du Danube, recommandait aux États contractants de faire des efforts pour arriver, par des conventions séparées, « à des règles uniformes d'ordre civil, commercial, sanitaire et vétérinaire, relatives à l'exercice de la « navigation et aux contrats de transports ».

Un an après, la Commission de l'Elbe prenait, par l'article 48 de l'Acte de navigation de l'Elbe, la décision « de pour-
« suivre l'uniformisation du droit et des règles applicables en
« ce qui concerne le commerce et la navigation sur l'Elbe,
« ainsi que les conditions générales du travail du personnel
« de la navigation intérieure employé sur cette voie d'eau ».

Mais la méthode adoptée ne fut plus celle des conventions séparées recommandée par la Commission du Danube, mais celle d'une Convention générale entre tous les États intéressés.

Le même problème de l'unification du droit fluvial préoccupa la Commission centrale pour la navigation du Rhin dès sa session de mars 1921. C'est d'ailleurs la seule Commission qui ait élaboré des études sérieuses et des avant-projets représentant une importante collaboration pour la Commission consultative et technique de la Société des Nations (1).

(1) Ladite Commission de la S. D. N., en vue de l'étude plus systématique du problème de l'unification du droit fluvial, avait décidé, dans sa session de mars 1922 :

« 1° D'attirer l'attention des Commissions fluviales sur le grand
« intérêt que la Commission porte à la poursuite de cette unification
« à l'intérieur de chaque réseau soumis à la juridiction d'une com-

Le travail pour l'unification du droit fluvial accusait donc un rythme des plus vifs.

C'est ainsi que la Commission centrale du Rhin créa à cette fin un Comité spécial qui se réunit pour la première fois en 1924, tandis que la Commission consultative et technique de la Société des Nations chargeait la Sous-Commission de navigation intérieure d'instituer un organisme d'étude afin de collaborer avec la Commission centrale du Rhin.

L'organisme d'étude institué par la Sous-Commission, connu d'abord sous le terme de « Comité de droit privé en

« mission fluviale déterminée en vue de la réalisation progressive
« d'une unification plus large s'appliquant, au moins pour certaines
« règles, soit à un ensemble de plusieurs réseaux, soit à tous les
« réseaux des voies de navigation intérieure européennes communi-
« quant entre elles ;

« 2° De charger le secrétaire général, en invitant les secrétaires
« généraux des commissions fluviales, à bien vouloir collaborer avec
« lui, de tenir la Commission complètement documentée sur le
« progrès de l'œuvre des commissions fluviales à chacun des stades
« de ce progrès, ainsi que toutes les informations relatives au droit
« privé de la navigation intérieure recueillies par les commissions
« fluviales, afin de pouvoir à tout moment dégager les questions suf-
« fisamment mûres pour permettre, en ce qui les concerne, non seu-
« lement l'unification relativement à un réseau déterminé, mais
« encore la coordination des unifications partielles poursuivies par
« les diverses commissions touchant leur réseau propre et la réali-
« sation d'une unification plus large ;

« 3° Invite le président de la sous-commission des transports par
« eau à désigner, au nom de la sous-commission, le moment venu et
« sur demande du secrétaire général, le ou les experts qui pourraient
« être nécessaires pour présenter à la sous-commission un travail
« préliminaire le jour où des mesures dépassant le cadre des com-
« missions fluviales agissant séparément pourront être envisagées ;

« 4° Décide d'étudier comment le même problème ou un pro-
« blème analogue au problème posé pour le continent européen peut
« être traité pour d'autres continents » (*Rapports élaborés par le
Comité pour l'unification du droit fluvial. Documents préparatoires*,
vol. II, Rapports (Introduction générale, pp. 3 et 4). Série P,
S. D. N., 1929, VIII, 18).

navigation intérieure » et ensuite sous celui de « Comité de droit fluvial », commençait les travaux préparatoires en 1926. Il se servait, dans l'accomplissement de sa tâche, autant des études poursuivies par la Commission centrale du Rhin que du matériel contenu dans les réponses au questionnaire adressé aux gouvernements intéressés.

La collaboration entre le Comité de droit privé de la Commission centrale du Rhin et le Comité de droit fluvial de la S. D. N. fut des plus importantes, et c'est grâce à cette collaboration étroite qu'on arriva à des études sérieuses et à des avant-projets qui servirent de base à l'œuvre d'unification du droit fluvial.

En ce qui concerne l'ordre de travail adopté en vue de l'unification, il ne fut pas imposé seulement par l'importance et l'urgence des problèmes soulevés par les nécessités pratiques de la navigation internationale des bateaux, mais encore par des considérations de technique juridique. C'est ainsi qu'on fut obligé avant d'arriver à traiter le problème de la propriété et des droits réels sur les bateaux, de résoudre préalablement la question si délicate de leur identification.

Nous savons qu'en matière maritime, l'identité des navires est parfaitement établie et que tout navire doit être muni à cette fin d'un document de nationalité réunissant tous les éléments de son identité : nom, port d'attache, tonnage, éléments d'ailleurs marqués visiblement sur sa coque. La nationalité pour les navires constitue non seulement l'élément indispensable de leur existence juridique, mais encore le critérium, la base de leur identification.

Telle n'est pas la situation des bateaux de navigation intérieure. En effet, s'il y a des législations qui admettent le critérium de la nationalité pour les bateaux, il y en a d'autres qui ne l'admettent pas (comme l'Allemagne) (1).

(1) De très vives discussions eurent lieu à Genève sur le problème

On fut donc obligé, afin d'apaiser les appréhensions de certaines délégations, d'adopter comme base, lorsqu'il s'agit de l'identification des bateaux de navigation intérieure, non pas la notion de nationalité, comme c'est le cas pour les navires, mais celle de l'immatriculation.

C'est pour ces raisons qu'on rencontre souvent dans les Conventions de Genève, au lieu de la formule « la loi nationale » ou « la loi du pavillon », la formule « la loi du pays d'immatriculation ».

Cette nécessité de l'identification du navire ayant comme critérium l'immatriculation, amena la Conférence à s'occuper préalablement de la question de l'immatriculation. Mais, lorsqu'il fut question de passer des principes à la législation uniforme, on se heurta à des difficultés assez graves, issues encore une fois de la diversité des législations nationales et surtout de la façon dont ces législations organisaient, au point

de la nationalité des bateaux. M. Richter, délégué allemand, combattait la conception de nationalité comme inutile pour des bateaux de navigation intérieure se trouvant tout le temps dans des eaux territoriales soumises à la souveraineté d'un État. Par contre, M. Ripert montrait la nécessité, même dans ces cas, pour les bateaux, de recourir au principe de leur nationalité, car tout instrument de transport passant d'un État dans un autre en emportant avec lui une portion de la fortune et de l'activité économique de son pays, ainsi que des hommes de ce pays, emporte en même temps quelque chose de sa loi. M. Ripert rappelait que l'article 12 du projet de convention sur certaines matières de droit fluvial (titre II, chapitre I^{er}, De la propriété) prévoit que le transfert volontaire entre vifs des droits de propriété sur un bateau est réglé par la loi du pays contractant où le bateau est immatriculé. C'est donc que, même en pays étranger, ce bateau a gardé le lien qui le rattache à son territoire. M. Ripert montrait que, même les pays qui nient actuellement la notion de nationalité, comme l'Allemagne, emploient dans leurs actes diplomatiques des expressions comme la suivante : « les bateaux allemands », etc. Enfin, tout bateau porte le signe tangible de la nationalité, qui est le pavillon (*Doc. Conf. U. D. F., P.-V., 1930, p. 76*).

de vue technique juridique, l'immatriculation. En effet, il y a des pays (Allemagne, Suisse) qui considèrent comme élément générateur déterminant le lieu d'immatriculation, le port d'attache. Par contre, il y en a d'autres (France, sur le Rhin ; Hongrie, Roumanie, Tchécoslovaquie) dont le lieu d'immatriculation est déterminé par la nationalité des propriétaires. Dans ces derniers pays, les bateaux étrangers se font immatriculer aux bureaux de leurs consulats respectifs. Dans ces conditions, et dans l'impossibilité d'unifier les règles nationales concernant l'immatriculation, on adopta le principe suivant lequel « tout bateau doit être immatriculé, s'il remplit les « conditions d'immatriculation prévues par la législation d'un « ou plusieurs États contractants » (Titre I^{er}, art. 4, 1^o).

Il s'ensuit qu'un même bateau pourra demander à la fois l'immatriculation dans tous les pays contractants s'il remplit les conditions d'immatriculation prévues par leurs législations.

C'est pour éviter cette complication fâcheuse que la Conférence, adoptant la solution du Comité rhénan, a décidé qu'un même bateau ne peut être immatriculé qu'au bureau compétent de l'un des États dont il remplit les conditions d'immatriculation, le propriétaire ayant le choix du pays où le bateau sera immatriculé (art. 4, 3^o).

DEUXIÈME PARTIE

ÉTUDE SPÉCIALE DE LA CONVENTION
DE BRUXELLES DE 1926 SUR LES PRIVILÈGES
ET HYPOTHÈQUES MARITIMES (1)

(1) Voir le texte de la Convention, Annexe 2.

CHAPITRE PREMIER

§ 1. — *Principes de la Convention.*

La Convention de Bruxelles sur les privilèges et hypothèques maritimes est une œuvre de transaction. Il a fallu tenir compte, par conséquent, de nombre de difficultés que nous avons déjà exposées dans la première partie (1). Cela ne fut pas sans sacrifices d'ordre juridique.

Il s'agissait tout d'abord de raffermir le crédit maritime international et de le mettre à l'abri des risques auxquels le soumettait la diversité des lois nationales.

Le crédit maritime est fondé sur les sûretés réelles, autant conventionnelles (hypothèques, morts-gages, gages sur navires) que légales (privilèges).

Or, il s'agissait, dans l'intérêt même du crédit maritime, d'établir un équilibre entre les sûretés réelles légales et les sûretés réelles conventionnelles.

Cela devenait d'autant plus nécessaire que dernièrement les sûretés légales rendaient illusoires, par le grand nombre et par l'importance de ces créances privilégiées, les sûretés conventionnelles. On chercha donc à résoudre ce conflit de droits entre les créanciers hypothécaires et les créanciers privilégiés du navire par la réduction au minimum des privilèges maritimes et par leur prescription rapide.

Cela ne fut pas non plus sans difficultés. Mais le même esprit de sacrifice et de collaboration fit aboutir au compromis. C'est grâce à cet esprit que les délégués des pays continentaux fini-

(1) Voir *suprà*, pp. 83 à 91.

rent par admettre le privilège pour abordage ne figurant que dans le droit anglo-saxon et dont certains ne lui trouvaient autre raison que celle d'y figurer.

C'est toujours grâce au même esprit qu'on renonça à nombre de privilèges prévus par les lois nationales. De leur côté, les Anglais renonçaient au rang de priorité dont le privilège pour abordage jouissait dans leur droit maritime et durent accepter certains autres privilèges ignorés jusqu'alors chez eux.

Mais la réduction des privilèges par la Convention portait un coup dur non seulement aux traditions, mais aussi aux intérêts des pays maritimes. C'est pourquoi, afin de remédier à certains inconvénients, on fut obligé d'admettre dans la Convention même le système de deux classes de privilèges : une première série de privilèges primant l'hypothèque sur navire, les privilèges internationaux établis par l'article 2, et une seconde classe de privilèges qui viennent après les sûretés conventionnelles et qui pourraient être créés par les lois nationales mais sans modifier le rang réservé aux créances garanties par « hypothèques, morts-gages, gages sur navires et aux privilèges les primant » (1).

Ces préoccupations menaient à la solution du conflit des droits entre créanciers privilégiés et créanciers hypothécaires.

Quant à la solution des conflits de lois, elle était également difficile à trouver, surtout qu'en adoptant le système d'une législation uniforme il s'agissait de faire passer des institutions établies par les lois nationales dans le cadre de la Convention internationale.

On s'est bien rendu compte de l'impossibilité d'une pareille solution. C'est pourquoi on s'est contenté d'unifier certaines règles concernant lesdites institutions, et on respecta les hypothèques, les morts-gages, les gages sur navires, telles qu'elles figuraient dans les législations nationales respectives en les ren-

(1) Art. 3, Convention de 1926.

dant valables devant tous les tribunaux des pays contractants, par l'autorité de la Convention (1). On eut seulement soin d'exiger que ces sûretés constituées suivant les lois de l'État contractant bénéficient d'une publicité suffisante, afin qu'elles soient portées à la connaissance des tiers.

(1) Art. 1^{er}.

CHAPITRE II

DES SURETÉS RÉELLES CONVENTIONNELLES SUR LE NAVIRE PRÉVUES PAR LA CONVENTION

SECTION I

VALIDITÉ DES SURETÉS RÉELLES CONVENTIONNELLES SUR LE NAVIRE D'APRÈS LA LOI DU PAVILLON

Nous avons vu, à l'occasion de l'étude générale des sûretés réelles conventionnelles sur le navire en droit comparé, la diversité des lois nationales en ce qui concerne ces institutions juridiques et surtout la différence existant à cet égard entre le droit anglo-saxon et le droit continental.

Vouloir unifier complètement le droit du mort-gage anglais et celui de l'hypothèque maritime et du gage naval des législations continentales, c'était se trouver devant des difficultés insurmontables rendant absolument impossible toute entente internationale. On s'est donc contenté de respecter toutes ces institutions telles qu'elles figuraient dans les législations nationales respectives et à les rendre valables par la Convention. De sorte que, désormais, le mort-gage anglais sera reconnu devant les tribunaux de tous les pays contractants, ainsi que l'hypothèque maritime et le gage naval. On a donc adopté la compétence de la loi du pavillon.

En effet, l'article 1^{er} de la Convention porte :

« Les hypothèques, morts-gages, gages sur navires régulièrement établis d'après les lois de l'État contractant dont le navire est ressortissant et inscrits dans un registre public,

« soit du ressort du port d'enregistrement, soit d'un office central, seront considérés comme valables et respectés dans tous les autres pays contractants. »

Donc, l'ensemble des règles concernant la constitution, l'étendue, les effets juridiques, la publicité et l'extinction des droits des morts-gages, hypothèques et gages sur navires sera déterminé par les lois nationales des pays dont les navires sont ressortissants.

Supposons un navire anglais grevé d'un mort-gage et qui est saisi en France par le *mortgagee* dont la créance n'a pas été payée au terme convenu. Les formalités de la saisie seront nécessairement celles prévues par la procédure judiciaire française pour des motifs d'ordre public, mais le fond du droit sera interprété conformément à la loi anglaise et le créancier devra bénéficier de tous les droits accordés par ladite loi.

Il n'y a là aucun inconvénient, vu que ces sûretés réelles sont d'origine conventionnelle et qu'il n'est pas difficile pour les créanciers de connaître la loi du pays dont le navire est ressortissant.

SECTION II

PUBLICITÉ HYPOTHÉCAIRE

La seule question qui se pose, c'est l'organisation de la publicité de ces droits réels. D'après les dispositions de la Convention, cette question est laissée également aux soins des législations nationales. Mais quel sera le critérium d'appréciation d'une publicité suffisante et quelle sera la loi ou la juridiction compétente pour l'apprécier ?

Il est certain que l'absence de toute publicité pourra être constatée par le tribunal saisi de l'affaire, qui pourra même appliquer les sanctions pour des considérations d'ordre public.

Une extension de la publicité hypothécaire paraît être envi-

sagée par l'article 12 de la Convention qui laisse aux lois nationales le soin de déterminer « la nature et la forme des documents se trouvant à bord du navire sur lesquels mention doit « être faite des hypothèques, morts-gages et gages sur navires « prévus à l'article 1^{er} » (1).

En effet, cette forme de publicité est adoptée par certains Codes et il serait utile que les intéressés pussent connaître à tout moment la situation des charges réelles dont le navire est grevé.

Mais, à l'occasion des discussions qui ont eu lieu sur cette disposition, on a prétexté qu'il serait indiscret de donner la possibilité à toutes les personnes ayant la possibilité de voir le certificat de nationalité de connaître la situation de l'armateur. On a objecté également que l'obligation de la double inscription rendrait impossible la constitution de l'hypothèque en cours de voyage.

D'ailleurs, dans la partie finale de l'article 12, il est prévu que « le créancier qui a requis cette mention dans les formes « prévues ne peut être responsable des omissions, erreurs ou « retards de l'inscription sur ces documents ». De sorte que l'obligation de la mention n'a, dans ces conditions, aucun effet juridique en ce qui concerne la conservation du droit, et la disposition finale de l'article 12 envisageant la double inscription reste une disposition de nature purement administrative (2).

L'explication de l'obligation de faire mentionner l'hypothèque sur les documents du bord se trouve dans l'origine de cette disposition figurant dans le projet de Bruxelles de 1922.

En effet, dans ce projet, le privilège pour les créances nées

(1) C'est le même système qui est adopté par les Codes de commerce italien et roumain.

(2) C'est à la suite de l'intervention de la délégation française, qui a combattu l'obligation de l'inscription sur les documents du bord, que l'article 12 fut rédigé dans sa teneur actuelle.

du chef des emprunts contractés par le capitaine pour les besoins du navire, et le privilège pour les créances résultant du connaissance ne primaient l'hypothèque, que si lesdites créances étaient nées avant son inscription.

C'est donc pour donner la possibilité aux nouveaux créanciers de connaître, avant d'accorder leurs crédits, les charges réelles grevant le navire, que cette obligation de la mention sur les documents du bord fut envisagée.

Dans la situation actuelle, ledit privilège étant classé dans la Convention avant les hypothèques, l'obligation de la mention devient inutile. Elle peut même être dangereuse, car certains intéressés pourraient se méprendre sur son efficacité, vu que dans l'état actuel elle ne représente qu'une seule formalité administrative, tandis qu'ils pourraient lui attribuer des effets juridiques.

CHAPITRE III

DES PRIVILÈGES MARITIMES ÉTABLIS PAR LA CONVENTION DE BRUXELLES

SECTION I

ÉNUMÉRATION ET CLASSEMENT DES PRIVILÈGES

§ 1. — *Privilèges de premier rang.*

Ce sont les privilèges internationaux qui passent avant l'hypothèque et dont le nombre est réduit à cinq classes.

C'est l'article 2 de la Convention qui les énumère et qui détermine leur rang.

1° Sont mentionnés en premier lieu les *frais de justice dus à l'État*.

On a remarqué qu'on pouvait bien adopter un autre système d'après lequel les frais de justice dus à l'État ne constitueraient pas un privilège proprement dit, mais bien une dépense faite dans l'intérêt commun. Le montant de ces frais aurait pu faire l'objet d'une déduction du prix de l'adjudication avant sa distribution. C'est ce dernier principe qui fut adopté par la Convention de Genève de 1930 sur les privilèges fiscaux.

Au même paragraphe 1° figurent les dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix ; les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de même espèce ; les frais de pilotage,

les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port.

Au n° 2° figurent *les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et du personnel du bord.*

Il s'agit là des salaires et gages non acquittés.

La plupart des législations nationales ne prévoient ce privilège qu'en faveur du capitaine et de l'équipage. L'explication de cette distinction se trouve dans l'origine même du privilège. En effet, lorsqu'est né ce privilège, il n'existait pas encore tout ce personnel compliqué qui existe à l'heure actuelle sur les grands paquebots et qui fut assimilé à l'équipage en ce qui concerne le privilège accordé à la créance résultant du contrat d'engagement. Dans le projet de Bruxelles de 1922, il était prévu : *et des autres personnes au service du navire.* C'est à la suite de l'avis formulé par le *British Maritime Committee* dans son rapport présenté à la Conférence de Gènes de 1925 (1), qui demandait qu'on n'appliquât pas ledit sous-alinéa aux préposés du navire à terre, tels qu'arrimeurs et autres ne figurant pas sur le rôle d'équipage, qu'on adopta la teneur actuelle.

Le privilège du sous-alinéa 2 n'a pas sa source dans la qualité de la créance, ce qui constitue généralement le fondement d'un pareil droit accordé par la loi. Il fut quand même admis pour des raisons d'humanité.

Nous pensons qu'on pourrait même aller plus loin et dire que le capitaine et l'équipage contribuent, par leur travail, le sacrifice de leur santé et souvent même de leur vie, à la conservation du gage commun des autres créanciers qu'on leur a confié.

Il est à remarquer également que la Conférence a tenu, pour les mêmes considérations d'humanité, à donner à ce privilège

(1) *Bulletin* n° 74, p. 250.

un rang supérieur qu'il n'avait pas dans les législations nationales.

3° *Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes.*

Le privilège pour sauvetage et assistance ne figure pas dans le Code de commerce français (1). Il est prévu pourtant par la majorité des législations nationales et fut adopté dès le début par l'avant-projet de Liverpool de 1905, dans lequel il figurait au deuxième rang.

Les créanciers du chef de sauvetage et d'assistance sont les plus intéressants, car ils contribuent à la conservation du gage commun.

Grâce à cette qualité, on voulait faire monter leur privilège au premier rang. En effet, on a remarqué à bon droit que sans leur intervention, tout serait perdu et les autres créanciers n'auraient plus rien du gage assurant le recouvrement de leurs créances. On a dû naturellement renoncer à ce raisonnement et céder la priorité aux créances figurant au sous-alinéa 1°, ainsi qu'à celles du sous-alinéa 2°.

On avait même proposé de classer au même rang que les créances du chef de sauvetage et d'assistance les créances du chef d'abordage et d'adopter le principe de l'ordre inverse de leurs dates. Ce point de vue n'a pas triomphé. Mais, en revanche, on y a ajouté les créances du chef de la contribution du navire aux avaries communes.

Sans empiéter sur les considérations d'humanité qui ont amené à accorder la priorité aux créances susmentionnées au 2°, nous sommes d'avis que les créances nées du chef de sauvetage et d'assistance sont plus intéressantes que les autres

(1) Pourtant la jurisprudence française l'a assimilé au privilège de droit commun pour la conservation de la chose : Cass. civ., 3 novembre 1925, S., 1925, I, 359, note de M. Solus ; *Rev. Dor.*, 13, p. 272, note de M. Ripert, et Cass. civ., 27 juillet 1931, *Rev. Dor.*, 25, p. 292 ; *D. H.*, 1931, p. 975 ; S., 1931, I, 301.

dont le recouvrement dépend du sacrifice fait par les sauveteurs. Mais, vu le montant réduit des créances du capitaine et de l'équipage pour leurs salaires et gages, ainsi que leur courte prescription, il n'y a aucun danger sérieux menaçant les créances du chef de sauvetage et d'assistance.

Ce que nous aurions trouvé excessif, c'était de voir accorder le même rang aux créances nées du chef d'abordage.

Quant à l'assimilation, en ce qui concerne le rang du privilège des créances nées du chef des rémunérations dues pour la contribution du navire aux avaries communes aux créances résultant du sauvetage et de l'assistance, quoique la source desdites créances est toujours la préoccupation de conserver le gage commun par des sacrifices volontairement consentis à cette fin, nous pensons qu'on aurait pu trouver d'autres moyens de dédommagement tendant à diminuer le nombre des privilèges internationaux.

Le privilège pour les créances du chef de la contribution du navire aux avaries communes fut supprimé par la Commission de Paris de 1906 dans son avant-projet de traité, mais il fut réintroduit dans le projet de Bruxelles de 1909.

L'ordre de priorité des créances mentionnées au paragraphe 3° est l'ordre inverse des dates de leur naissance. C'est le principe *potior in tempore prior in jure* maintenu d'ailleurs pour tous les cas de conservation du gage commun. C'est là un privilège non seulement juste, mais encore équitable, car c'est toujours le dernier créancier qui conserve le gage commun par ses sacrifices, qui profitent à tous les autres créanciers antérieurs, si intéressantes que puissent être leurs créances, étant donné qu'elles resteraient sans garantie sans l'intervention du dernier. Ce principe est consacré également par la doctrine concernant le privilège du droit civil pour la conservation de la chose.

4° *Le privilège pour abordage.*

Au quatrième rang, la Convention prévoit le privilège

accordé aux *indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ainsi que pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables ; les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages ; les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages.*

Le privilège accordé aux créances nées du chef d'abordage fut le point névralgique des Conférences internationales. Nous avons déjà mentionné, à l'occasion de l'étude des travaux préliminaires des Conférences, tous les arguments produits pour ou contre ce privilège (1).

La question de l'admission d'un privilège en faveur de l'abordé fut présentée, dès la Conférence d'Amsterdam de 1904. De très vives discussions furent engagées à ce sujet. Car si pour les Anglais l'admission dudit privilège constituait un point vital et représentait une condition *sine qua non* de leur participation aux Conférences internationales, pour les pays continentaux en général, et pour la France en particulier, il s'agissait de la création de toutes pièces de privilèges nouveaux ne s'accordant ni avec la base juridique des privilèges maritimes français, ni avec les « traditions et les intérêts du pays ».

Il fallut de longues discussions occupant des séances entières pour qu'on arrivât finalement à décider l'admission du privilège pour abordage. C'est dans la crainte de voir s'éloigner pour toujours la délégation anglaise qu'on fut obligé de céder et d'aboutir à ce compromis.

C'est d'ailleurs grâce à cet esprit de conciliation des délégués qu'on arriva, dès la première Conférence d'Amsterdam de 1904, à admettre en principe la création par la Convention du privilège en faveur du navire abordé. En effet, parmi les diverses résolutions prises par la Conférence d'Amsterdam, le 2^o porte : *qu'il y a lieu d'accorder un privilège aux créances du chef d'abordage* (2).

(1) Voir *suprà*, pp. 96 à 98.

(2) Voir *suprà*, p. 99.

Il s'agissait désormais de savoir quel rang il fallait lui accorder. Nous avons vu que les Anglais et les Américains ont soutenu qu'il fallait donner à ce privilège le rang supérieur qu'il occupait dans leurs législations nationales. On a naturellement rejeté cette proposition, mais la Conférence d'Amsterdam a néanmoins laissé à la Commission la latitude de se prononcer sur la question (1).

Nous avons vu les arguments de ceux qui soutenaient l'admission du privilège en faveur de l'abordé. Il serait immoral, disaient-ils, de laisser sans aucune sanction le propriétaire d'un navire en faute et de sacrifier ainsi les intérêts de l'abordé. De plus, tout propriétaire de navire peut consentir une hypothèque fictive couvrant la valeur entière de son bâtiment, afin d'échapper à toute responsabilité éventuelle (2).

Par contre, ceux qui n'admettent pas un pareil privilège étaient d'avis qu'il serait impossible d'accorder un privilège en faveur d'une créance née du chef d'abordage, car alors il faudrait accorder un privilège à toute créance née d'un délit ou d'un quasi-délit, ce qui serait excessif.

Mais, outre l'abordage, on a considéré également comme sources génératrices de privilège *les autres accidents de navigation*.

Qu'allait-on entendre par « les autres accidents de navigation » ? Nous nous référons aux discussions qui ont eu lieu à ce sujet pendant les diverses Conférences. La question fut formulée pour la première fois devant la Conférence d'Amsterdam, qui l'envoya à la Commission. Celle-ci observa qu'en droit anglais on accordait un privilège à toutes les créances nées du chef des dommages causés par faute à des tiers. La question fut discutée également aux Conférences de Liverpool et de Venise, et ce fut la Commission de Paris de 1906 qui proposa

(1) Voir *suprà*, p. 99.

(2) Voir les discussions, *suprà*, pp. 96 à 98.

l'extension du privilège par abordage à tout autre accident résultant d'une faute nautique du navire.

On finit donc par admettre le sous-alinéa 4 de l'article 2 dans la teneur actuelle. Seront donc privilégiées les indemnités pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, des docks et voies navigables, les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux membres de l'équipage, les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages (1).

Le privilège accordé à ces dernières indemnités — on l'a déjà remarqué — est très dangereux pour les créanciers hypothécaires. En effet, il peut arriver facilement que le montant de ces créances couvre la valeur totale du navire, rendant ainsi illusoire la sûreté hypothécaire. On n'a pas lassé d'insister sur ce danger à l'occasion des discussions ayant eu lieu à ce sujet, mais on a cependant fini par céder, car il s'agissait non seulement d'apaiser les appréhensions de la délégation des États-Unis (pays de chargeurs), mais encore de leur donner satisfaction afin d'arriver à une entente internationale.

Sont privilégiées également :

5° *Les créances provenant des contrats passés ou des opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache en vertu de ses pouvoirs légaux pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage.*

Ce privilège figurait dans le projet de Bruxelles de 1922 dans certains cas en deuxième rang après les hypothèques. C'est la Conférence de Bruxelles de 1926 qui le fit passer avant les hypothèques, laissant en deuxième rang les privilèges nationaux seulement.

Le privilège accordé aux créances mentionnées au sous-ali-

(1) M. Georges Ripert (*Droit marit.*, 3^e édit., t. II, n° 1822 bis) écrit à ce sujet : « L'idée qui a poussé la Conférence diplomatique à privilégier l'affrèteur et le voyageur, c'est que les victimes des dommages causés par le navire recevant un privilège, on ne pouvait traiter plus mal que les tiers ceux qui ont contracté avec l'armateur. »

néa 5° fut vivement critiqué par certains délégués cherchant à démontrer son inutilité. Étant donné l'évolution moderne des moyens de transmission radiotélégraphiques et des compagnies d'assurances et autres institutions de crédit fournissant aux capitaines le crédit nécessaire en cours de voyage, c'est en pensant aux petits armateurs qu'on fut obligé de céder et d'admettre ledit privilège.

L'innovation apportée par le sous-alinéa 5° par rapport aux législations nationales admettant ce privilège consiste en ce qu'il ne distingue pas le cas où le capitaine est en même temps propriétaire du navire et n'envisage pas la question de savoir si la créance est la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.

§ 2. — *Privilèges de deuxième rang.*

L'article 3 de la Convention, après avoir décidé que les hypothèques, morts-gages et gages sur navire prévus à l'article 1^{er} prennent rang immédiatement après les créances privilégiées mentionnées à l'article 2, porte que les lois nationales peuvent accorder un privilège à d'autres créances, mais ces privilèges ne prendront rang qu'après les hypothèques (1).

Grâce à cette disposition, les lois nationales ont la possibilité de conserver tous les privilèges établis par les Codes respectifs et d'en créer d'autres.

On arrivera donc, en ce qui les concerne, aux mêmes conflits de lois qu'on a voulu éviter par la Convention. Mais la situation est tout autre, car les créances garanties par les sûretés réelles conventionnelles sur le navire ayant priorité sur ces privilèges de deuxième rang, il en résulte qu'il ne reste que des

(1) Cette innovation juridique est due à l'intervention de la délégation des États-Unis, inspirée de l'acte Jones de 1920, sur les hypothèques privilégiées. Voir *suprà*, p. 122.

créances moins intéressantes, qui pourront être primées par eux.

Quelles pourraient être les créances privilégiées de deuxième rang ?

Il y aura, par exemple, la créance du constructeur ou celle du vendeur pour le reste du prix ; les primes dues pour les assurances sociales ; les primes pour l'assurance du navire ; etc., etc.

Le nombre de ces créances privilégiées de deuxième rang n'est pas limité. On pourrait conserver toutes celles des Codes nationaux et en ajouter d'autres tant qu'on ne modifie pas le rang des privilèges internationaux mentionnés à l'article 2 et des créances hypothécaires prévues par l'article 3.

Nous venons de voir pourtant l'inconvénient que ces privilèges de second rang présentent au point de vue des conflits de lois. Il serait donc préférable que toutes les lois nationales soient modifiées conformément au texte de la Convention. C'est d'ailleurs l'opinion généralement admise (1).

SECTION II

ASSIETTE DES PRIVILÈGES

Le premier alinéa de l'article 2 de la Convention de Bruxelles porte :

Sont privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage :...

Le *navire* comprend la coque, les machines, les agrès et apparaux qui en font partie intégrante. Si, toutefois, les machines appartiennent à une autre personne qu'à l'armateur, elles

(1) Voir Georges RIPERT, La Conférence diplomatique de Bruxelles (17-26 oct. 1922), *Rev. Dor.*, 2, p. 49.

ne feront pas l'objet du gage, à condition que cette situation soit nettement précisée par la mention du droit de propriété sur les registres d'immatriculation. Autrement, il serait bien difficile de prouver le droit de propriété vu l'obligation de l'inscription de l'acte du transfert pour qu'il soit opposable aux tiers et, d'après certains auteurs, pour que le transfert soit valable entre les parties mêmes (1).

L'assiette des privilèges internationaux s'étend également sur le fret et sur les accessoires du navire et du fret (art. 28).

Dans le système du Code de commerce français, il était bien difficile de déterminer les accessoires du navire et du fret. On a même discuté si le fret était ou non accessoire du navire. On a discuté également la question de savoir si, d'après le Code de commerce français, certaines sommes dues pour le transport et certaines primes, indemnités, rémunérations ou profits étaient ou non les accessoires du fret.

La Convention de Bruxelles a coupé court à toutes ces controverses en établissant dans son article 4, quels sont les accessoires du navire et du fret visés par l'article 2, à savoir :

1° les indemnités dues pour dommages matériels subis par le navire et non réparés et pour pertes de fret ;

2° les indemnités dues au propriétaire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret ;

3° les rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée et sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage seulement et pour la partie revenant au propriétaire après avoir déduit les sommes allouées au capitaine et autres membres du personnel du navire.

Le prix du passage, ainsi que les sommes dues en vertu de

(1) Voir Georges RIPERT, *Droit maritime*, 3^e éd., t. I, n° 429.

l'article 4 de la Convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, sont assimilées au fret.

La Convention de Bruxelles spécifie que les indemnités d'assurance dues au propriétaire, ainsi que les primes, subventions ou autres subsides nationaux ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret.

Par dérogation à l'article 2, premier alinéa, le privilège prévu au sous-alinéa 2° dudit article porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement (art. 4, dernier alinéa).

SECTION III

CONDITIONS DE FORME ET DE PREUVE DES PRIVILÈGES

Parmi les moyens destinés à diminuer l'inconvénient de l'abondance des privilèges maritimes, le Code de commerce français prévoit, outre leur courte extinction, des conditions assez sévères de forme et de preuve (1).

Tel n'est pas le critérium de la Convention de Bruxelles. En effet, suivant les dispositions de l'article 11, premier alinéa, sauf ce qui est prévu à la Convention, les privilèges internationaux ne sont soumis à aucune formalité ni à aucune condition spéciale de preuve. Mais le deuxième alinéa ajoute que, par dérogation à cette disposition, tout État contractant est libre d'organiser par sa législation nationale l'accomplissement par les capitaines des formalités spéciales, soit pour les emprunts sur le navire, soit pour la vente de la cargaison. La Convention n'exige pas de conditions spéciales de preuve, mais il s'ensuit que les conditions ordinaires de preuve sont bien nécessaires.

(1) Code de commerce français, art. 192.

SECTION IV

EXTINCTION DES PRIVILÈGES MARITIMES INTERNATIONAUX

La conservation du droit de privilège est un des problèmes les plus importants pour les créanciers respectifs. Toutefois, l'inconvénient que l'accumulation des privilèges représente pour les créanciers hypothécaires a déterminé les membres des Conférences à prévoir une prescription suffisamment rapide et à fixer par la Convention même les modes d'extinction.

Il faut envisager l'extinction des privilèges internationaux quant au droit de préférence et quant au droit de suite, car, suivant les dispositions de l'article 8, les créances privilégiées suivent le navire, en quelque main qu'il passe.

§ 1. — *L'extinction des privilèges maritimes internationaux quant au droit de suite.*

Conformément aux dispositions de l'article 8 de la Convention, les privilèges de premier rang comportent droit de suite. Ce sont de véritables droits réels. Mais il y a là une grosse difficulté, vu que ces privilèges ne sont soumis à aucune formalité d'inscription. C'est là une situation fâcheuse pour les tiers, qui n'ont aucune possibilité de connaître ces charges réelles grevant le navire, qui restent toujours occultes. La situation est particulièrement dangereuse pour le nouvel acquéreur du navire qui reste pendant une année entière sous la menace d'une poursuite de la part des créanciers privilégiés.

On a fait remarquer, à l'occasion de la discussion de cette question, que la législation française prévoyait l'extinction des privilèges en cas de vente du navire, suivie d'un voyage en mer sous le nom de l'acquéreur. Mais la Conférence s'est

opposée à ce point de vue, le considérant comme nuisible aux intérêts des créanciers privilégiés.

Pour éviter cette extinction imprévue aux dépens des créanciers, la Convention prévoit à son article 9 que la vente volontaire n'éteint les privilèges que si elle est accompagnée des formalités de publicité, parmi lesquelles un préavis de la vente donnée à l'administration chargée de la tenue des registres de publicité. Ce préavis sert à mettre en garde les créanciers du navire.

**§ 2. — Extinction du droit de suite
et du droit de préférence.**

Sauf le privilège du chef des créances pour fournitures et réparations (art. 2, n° 5), dont le délai ne peut pas dépasser six mois, et en dehors des autres cas prévus par les lois nationales, « tous les autres privilèges de premier rang s'éteignent à l'expiration du délai d'un an » (art. 9).

A partir de quel moment doit-on calculer lesdits délais fixés par la Convention ? Cela dépend du privilège. C'est le deuxième alinéa de l'article 9 qui répond à la question :

a) pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage, à partir du jour où les opérations sont terminées ;

b) pour les privilèges garantissant les indemnités d'abordage et autres accidents et les indemnités pour lésions corporelles, à partir du jour où le dommage a été causé ;

c) pour les privilèges en faveur des créances du chef des pertes et avaries de cargaison ou des bagages, du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages, ou de la date à laquelle ils eussent dû être délivrés ;

d) pour les réparations et fournitures, et autres cas visés au n° 5 de l'article 2, à partir du jour de la naissance de la créance ;

e) dans tous les autres cas, à partir de la date de l'exigibilité de la créance.

Le troisième alinéa de l'article 9 prévoit que la faculté de demander des avances ou des acomptes ne rend pas exigibles les créances résultant des contrats des personnes engagées à bord.

Les causes d'interruption des délais ci-dessus mentionnés sont, conformément au quatrième alinéa de l'article 9, déterminées par la loi du tribunal saisi.

Le dernier alinéa dudit article prévoit le droit réservé par les parties contractantes de proroger le délai fixé par la Convention, au cas où le navire n'a pas pu être saisi dans les eaux territoriales de l'État dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement. Toutefois, ce délai ne peut dépasser trois ans à partir de la naissance de la créance (art. 9, dernier alinéa). Toutes les autres causes de suspension sont supprimées.

L'article 10 de la Convention prévoit une exception aux délais fixés pour l'extinction des privilèges, à savoir : le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret se trouve encore dû ou que son montant se trouve entre les mains du capitaine ou de l'agent du propriétaire. La même exception est accordée dans les mêmes conditions pour les privilèges sur les accessoires.

Autres causes d'extinction des privilèges.

La Convention se réfère, en ce qui concerne les autres causes d'extinction des privilèges, aux dispositions des lois nationales. Généralement, ces autres causes d'extinction pourraient être :

- 1° l'extinction de la créance ;
- 2° la perte de l'objet grevé de privilège ;

3° la renonciation du créancier privilégié à son droit ;

4° la vente forcée.

Il peut arriver que toutes les lois nationales ne soient pas d'accord sur ces autres causes d'extinction. Cette diversité éventuelle des lois nationales mènerait sûrement à des conflits qui seraient réglés d'après la loi du pavillon, vu que la Convention n'établit rien sur ce sujet, en laissant cette faculté aux lois nationales.

CHAPITRE IV

PORTÉE D'APPLICATION DE LA CONVENTION

SECTION I

PORTÉE D'APPLICATION QUANT A LA NATURE DES NAVIRES

Les dispositions de la Convention s'appliquent aux navires de commerce seulement. Elles s'appliquent même aux navires de la marine marchande exploitée par l'État.

La Convention ne s'applique ni aux navires d'État exclusivement affectés à un service public (art. 15), ni aux bâtiments de guerre.

SECTION II

PORTÉE D'APPLICATION DE LA CONVENTION QUANT AUX PERSONNES QUI EXPLOITENT LE NAVIRE

La Convention s'applique toutes les fois que les navires sont exploités par un armateur non propriétaire ou par un affrèteur principal.

Elle ne s'applique pas lorsqu'un propriétaire se trouve dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi (art. 13).

SECTION III

PORTÉE D'APPLICATION DE LA CONVENTION QUANT A LA NATIONALITÉ DES NAVIRES

La Convention s'applique dans chaque État contractant lorsque le navire grevé est ressortissant d'un État contractant. Mais

les lois nationales ont la faculté d'appliquer la Convention également aux navires ressortissants des pays non contractants.

Un projet antérieur, de 1913, prévoyait l'application de la Convention toutes les fois qu'une des parties était le ressortissant d'un pays contractant. On a remarqué à bon droit qu'il était impossible de rendre illusoires les sûretés réelles acquises par les tiers conformément à la loi du pavillon. La Convention ne sera pas appliquée lorsque l'État du tribunal saisi est un État non contractant. Il faut donc que le créancier ait la précaution de faire saisir le navire dans les eaux territoriales d'un État contractant s'il veut bénéficier des dispositions de la Convention (art. 14).

La nationalité du créancier ne constitue pas un élément déterminant pour l'application de la Convention. Faire dépendre l'application de la Convention de la nationalité des créanciers aurait été un système très arbitraire, vu que cette situation pouvait varier, non seulement d'après le jeu du hasard, mais aussi suivant le bon plaisir des créanciers hypothécaires pouvant céder leur créance à n'importe qui.

Toutefois, lorsque le navire et le créancier sont les ressortissants d'un même État, c'est la loi nationale qui s'applique.

Cette duplicité concernant l'application ou la non-application de la Convention est bien fâcheuse, mais elle ne saurait disparaître que par la modification des lois nationales en les rendant similaires à la Convention même. C'est d'ailleurs vers cette situation que les États contractants dirigent leurs législations nationales (1).

(1) Voir *infra*, pp. 167 à 176.

CHAPITRE V

L'INFLUENCE DE LA CONVENTION DE BRUXELLES DE 1926 SUR LES LÉGISLATIONS MARITIMES NATIONALES

Quoique la Convention de Bruxelles de 1926 soit de date relativement récente, ses principes et ses dispositions ayant déjà fait l'objet de discussions internationales dès la Conférence d'Amsterdam de 1904 ont gagné les esprits des juristes et des hommes politiques qui les ont fait introduire dans leurs législations nationales.

Réduire le plus possible le nombre des privilèges, afin de rendre efficace l'hypothèque maritime et de raffermir le crédit maritime était d'ailleurs la préoccupation de tous les législateurs. Les Conférences internationales ne firent que presser la réalisation de ses desiderata.

En effet, toutes les lois maritimes modernes marquent l'influence des principes et systèmes adoptés par les divers projets et textes de conventions internationales pour l'unification du droit maritime.

De plus, certains États qui n'ont pas encore modifié leurs Codes maritimes en ont déjà établi des projets et n'attendent que le moment favorable pour les faire adopter par leurs Parlements.

Cela signifie que les règles adoptées par les Conférences internationales répondaient à des nécessités inexorables et urgentes. Les législations belge, grecque, néerlandaise, italienne, norvégienne (1) et chinoise ont déjà adopté en grande

(1) La Convention est devenue loi en Norvège, en Danemark et en Suède par les modifications introduites dans leurs Codes maritimes depuis 1929 (*Bulletin* n° 91, pp. 85, 87 et 140).

partie les mêmes règles que la Convention de Bruxelles sur les privilèges et hypothèques maritimes.

N'est-ce pas là la meilleure preuve du succès de l'unification ?

SECTION I

BELGIQUE : LOIS DU 10 FÉVRIER 1908 (1) ET DU 28 NOVEMBRE 1928

Il n'est pas sans intérêt de constater que le premier pays qui réussit à mettre sa législation maritime en accord avec l'esprit de l'unification fut la Belgique, car c'est de ce pays que partit le mouvement pour l'uniformité des lois maritimes (2).

L'acte que la Belgique accomplit par le vote de la loi maritime et fluviale du 10 février 1908 est d'une extrême importance pour l'œuvre de l'unification internationale du droit maritime, car il marque le premier pas vers la réalisation de cette œuvre. C'est donc à la Belgique que revient le mérite d'avoir appliqué la première les principes posés par les Conférences internationales comme base du nouveau régime juridique maritime unifié.

C'est d'ailleurs le projet de Venise de 1907 qui servit de modèle à la loi belge du 10 février 1908. En effet, nous y retrouvons, dans l'article 23, les quatre rangs de privilèges dudit projet, à savoir :

1° Les frais de justice, les taxes et les impôts publics, les

(1) Cette loi, qui a modifié le livre II du Code de commerce belge réglemente non seulement la navigation maritime, mais aussi la navigation fluviale. SMEESTERS, *Droit maritime et droit fluvial*, Bruxelles, 1911 ; D'ORSETTY, *De l'hypothèque fluviale*, thèse Paris, 1914 ; BERLINGIERI, *Verso l'unificazione del Diritto del mare*, Roma, 1918.

(2) C'est le Comité maritime international, créé à Anvers par MM. Lejeune et Louis Franck, qui fut le promoteur et le fervent animateur de l'œuvre de l'unification du droit maritime.

frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le port jusqu'à la vente ;

2° Les gages du capitaine et de l'équipage depuis le dernier engagement, pour six mois au plus ;

3° Les frais et indemnités dus pour sauvetage ou assistance ;

4° Les dommages-intérêts dus pour cause d'abordage à un autre bâtiment, à sa cargaison ou aux personnes se trouvant à bord.

Mais, outre le nombre et le classement des privilèges, la loi belge emprunte également au projet de Venise des dispositions concernant leur assiette, leur mode d'extinction. C'est ainsi que les privilèges furent étendus au fret.

Pour montrer à quel point la loi belge est imprégnée de l'esprit du projet de Venise de 1907, M. Smeesters dit : « La portée de certaines dispositions de la loi de 1908 resterait douteuse si on ne les interprétait pas d'après les discussions qui eurent lieu à la Conférence de Venise » (1).

Mais il arriva à un moment donné que la nouvelle législation maritime belge de 1908, ayant adopté les principes du projet de Venise de 1907, ne correspondait plus à la Convention définitive de Bruxelles de 1926, quant aux règles gouvernant les institutions des privilèges et hypothèques maritimes.

C'est donc en vue de mettre la loi de 1908 en concordance avec ladite Convention que le gouvernement belge fit voter par le Parlement la nouvelle loi du 28 novembre 1928 (2), modifiant les articles 23 et 24 du Code de commerce.

Par cette dernière loi, on a adopté les mêmes privilèges qui

(1) SMEESTERS, *op. cit.*, Introduction, p. xxv.

Une innovation intéressante est celle prévue par l'article 22 :

« Le changement de nationalité ne préjudicie pas aux droits acquis existant sur le navire. L'étendue de ces droits est réglée par la loi du pavillon que portait légalement le navire au moment où s'est opéré le changement de nationalité. »

(2) *Moniteur belge* du 11 février 1929, p. 99 et *Rev. Dor.*, 20, p. 479.

ont été établis par la Convention de Bruxelles de 1926, ainsi que les règles de celle-ci sur les privilèges et hypothèques maritimes.

SECTION II

LA LOI GRECQUE DU 1^{er} JUILLET 1910 (1)

L'hypothèque maritime n'existait pas en Grèce avant le Code maritime de 1910. Le seul moyen conventionnel de crédit était le prêt à la grosse, mais le contrat n'était valable qu'à la condition qu'il fût inscrit sur le *libretto* (livre officiel du navire).

Il paraît que certains capitaines des navires grecs ont abusé du pouvoir légal de contracter des prêts à la grosse sur le navire, abus qui déterminèrent les armateurs à ne plus leur confier le *libretto* du navire, afin de les mettre dans l'impossibilité d'emprunter à la grosse sur le navire. Il ne restait alors comme moyen de crédit que la vente à réméré avec tous ses inconvénients. C'est pourquoi la loi sur l'hypothèque et les privilèges maritimes fut accueillie avec beaucoup de satisfaction en Grèce (2).

En ce qui concerne les privilèges maritimes, le Code grec n'en retient que les quatre qui sont énoncés dans la loi belge de 1908.

Quoique cela puisse paraître singulier pour un pays de petits armateurs tel que la Grèce, la loi grecque n'a pas maintenu le privilège pour les engagements du capitaine concernant les besoins réels du navire pour sa conservation ou pour la continuation du voyage. Nous venons de voir la raison de cette

(1) C. ROVOPOULOS, Le nouveau Code maritime grec de 1910, *Rev. Autran*, XXV, p. 840 et note : Observations présentées par la délégation hellénique relativement au projet de Bruxelles de 1922. Procès-Verbaux de séance.

(2) Observations précitées de la délégation hellénique.

mesure. C'est le manque de confiance des armateurs en leur capitaine.

Il est dit d'ailleurs dans les observations présentées par la délégation hellénique à la Conférence de Bruxelles de 1922 que dix années d'expérience sous le régime de la nouvelle loi ont démontré que la réduction du nombre des privilèges en général et l'élimination du privilège pour les débours et engagements du capitaine n'ont provoqué aucun inconvénient en Grèce.

En adoptant la législation moderne de 1910, la Grèce a donné l'exemple de l'esprit de sacrifice qui l'anime et elle a facilité implicitement l'accomplissement de l'œuvre de l'unification du droit maritime. Certes, elle a devancé le texte définitif de 1926, mais il ne lui sera pas difficile de se mettre au courant en faisant voter les modifications nécessaires.

SECTION III

LA LOI MARITIME NÉERLANDAISE DU 22 DÉCEMBRE 1924 (1)

La nouvelle loi maritime néerlandaise contient également la plupart des règles de la Convention sur les privilèges et hypothèques maritimes.

Elle va même jusqu'à adopter le système des deux rangs de privilèges, les uns primant l'hypothèque, d'autres passant après celle-ci (art. 318 *q*).

Les privilèges de premier rang sont énumérés à l'article 318 *c*. Il y en a quatre catégories seulement. A savoir :

- 1° les frais de vente judiciaire ;
- 2° les créances du capitaine et de l'équipage qui sont nées à l'occasion de leur service ;

(1) *Rev. Dor*, 9, p. 621. L'article 1185 C. civ. concernant les privilèges sur certains biens n'est pas applicable aux navires.

3° les indemnités d'assistance, le salaire des pilotes, les droits de canal et de port et autres droits de navigation ;

4° les indemnités dues du chef d'abordage.

Il est à remarquer que la loi néerlandaise de 1924 ne mentionne pas les privilèges prévus aux n^{os} 5° et 6° de l'article 2 du projet définitif de Bruxelles de 1922. A plus forte raison, elle ne prévoit pas le privilège établi par le n° 5° de l'article 2 de la Convention de Bruxelles de 1926, adoptée deux ans plus tard (1).

Le rang des privilèges maritimes néerlandais est déterminé par l'ordre des numéros fixés à l'article 318 *c*. Les créances figurant au même numéro ont le même rang et viennent au marc le franc. Exception faite pour les créances du chef d'assistance qui sont préférées dans l'ordre inverse des dates de leur naissance.

Assiette des privilèges maritimes néerlandais. — Les privilèges maritimes néerlandais s'étendent au navire, au fret, aux frais de transports, aux indemnités d'assistance et de frais de remorquage (art. 318 *f*). Ils s'étendent également aux indemnités dues pour endommagement ou perte du navire ou pour perte totale ou partielle de l'une quelconque des créances mentionnées à l'article 318 *f*, sous réserve de celles qui sont dues en vertu d'un contrat d'assurance (art. 318 *g*).

Droit de suite. — L'article 318 *o* prévoit le droit de suite des créanciers privilégiés et hypothécaires sur le navire.

Privilèges de second rang. — L'article 318 *q* porte : « Les créances concernant le navire et son exploitation ou basées sur la responsabilité de l'armateur, prévue à l'article 321 sont après les créances privilégiées mentionnées à l'article 318 *c* (3)

(1) Faut-il voir là la conséquence des *Observations* présentées par le Comité des Directeurs des banques néerlandaises de crédit maritime à la Conférence de Gênes de 1925 et dont nous nous occupons à la page 131 ?

(2) Les privilèges de premier rang. Voir *suprà*, p. 171.

et après les créances hypothécaires sur le navire et les indemnités dont il est question à l'article 318 *g*, préférées à toutes autres créances de quelque autre chef. Elles ont le même rang et sont payées au marc le franc. »

Mais ces privilèges de second rang ne sont pas munis du droit de suite et ne s'étendent qu'au navire seulement (1).

L'hypothèque sur navire. — L'article 318 *k* prévoit que les navires sont susceptibles d'hypothèque. L'acte authentique, ainsi que l'inscription sont obligatoires, sans quoi l'hypothèque est dépourvue d'effets (art. 318 *l*).

En cas de transfert de la propriété du navire et de changement de pavillon, autres que la vente judiciaire, les créances hypothécaires deviennent exigibles. « Elles sont jusqu'à leur extinction exécutoires sur le navire par préférence aux créances ultérieures alors même que ces dernières seraient inscrites à l'étranger (art. 318 *s*). La vente forcée à l'étranger d'un navire néerlandais comportant changement de nationalité ne purge pas les hypothèques le grevant », à moins que les créanciers aient été appelés personnellement à faire valoir leurs droits sur le produit de la vente et que, en fait, il leur a été fourni l'occasion de le faire (art. 318 *t*) (2).

SECTION IV

LA LOI MARITIME ITALIENNE DU 31 DÉCEMBRE 1928 (3)

Un autre cas particulièrement intéressant est celui de l'Italie, qui, bien que s'étant abstenue de déposer la ratification de la

(1) Art. 318 *g*, dernier alinéa.

(2) Voir *suprà*, aux pages 51 à 59, les inconvénients d'une pareille disposition et les difficultés de son application.

(3) Loi du 31 décembre 1928, n° 3055, convertissant en loi, avec modifications, le décret-loi du 5 juillet 1928, n° 1816, portant modification du Code de commerce en matière de privilèges maritimes et

Convention de Bruxelles de 1926 sur les privilèges et hypothèques maritimes (1), afin d'éviter sa mise en vigueur automatique, a pourtant fait voter une loi du 31 décembre 1928, par laquelle elle adopte presque intégralement les dispositions de ladite Convention.

Il est entendu que la nouvelle loi soumet la mise en vigueur des dispositions du n° 4° de son article 4 (privilège pour abordage et autres accidents de navigation ignoré jusqu'alors par le Code de commerce italien) à la mise en vigueur de la Convention même.

Mais ce qui est intéressant, c'est que par le vote de ladite loi l'Italie a réussi à se débarrasser des 13 rangs de privilèges maritimes existant dans son Code de commerce et à ne conserver que les 5 rangs établis par la Convention.

Outre la réduction du nombre des privilèges, la loi italienne prévoit (2) leur extinction en dehors des autres causes :

a) par la vente judiciaire du navire... après paiement du prix sur lequel les privilèges sont transférés ;

b) par l'expiration du délai de 2 mois dans les cas d'aliénation volontaire à partir de la date de la transcription du transfert, à condition que dans le délai d'un mois à partir de la date de la transcription, la vente soit signifiée aux créanciers privilégiés dont les titres sont transcrits sur le registre et annotés sur l'acte de nationalité.

L'annotation sur ledit acte est également une condition essentielle de la validité de l'hypothèque sur le navire. Elle sert en même temps à la détermination du rang de l'hypothèque.

La loi prévoit aussi qu'au cas où le navire se trouverait en cours de voyage, l'annotation pourrait être requise, par télé-

hypothèques sur navires (*Gazz. Uff.* du 15 janvier 1929, p. 207 ; *Rev. Dor.*, 20, p. 571).

(1) Voir la réponse du Gouvernement italien, *Bulletin* n° 91, Préface.

(2) Article 11.

gramme des commandants des ports italiens ou des consuls italiens (art. 18).

Ce système de publicité (annotation des privilèges et hypothèques maritimes sur l'acte de nationalité se trouvant en permanence à bord) quoique présentant certains inconvénients d'ordre technique, nous paraît le plus indiqué pour sauvegarder les intérêts des tiers et pour favoriser par la suite le développement du crédit maritime.

Une autre particularité de la loi italienne consiste dans la subrogation légale des créanciers hypothécaires à l'indemnité d'assurance (art. 29).

En conclusion, la loi italienne du 31 décembre 1928 nous apparaît comme un résultat heureux et digne des efforts faits durant les Conférences internationales. Nous y reconnaissons en premier lieu l'influence des opinions des professeurs et techniciens juridiques italiens qui ont participé auxdites conférences, notamment de MM. Francesco Berlingieri, Enrico Bensa, le Duc Mirelli, Vio, Margheri.

SECTION V

LA LOI CHINOISE DU 30 DÉCEMBRE 1929 SUR LE COMMERCE MARITIME, MISE EN VIGUEUR LE 1^{er} JANVIER 1931 (1)

La loi chinoise du 30 décembre 1929, sur le commerce maritime, prévoit six classes de privilèges, parmi lesquels on rencontre également le privilège pour débours et engagements du capitaine hors du port d'attache afin de subvenir aux nécessités de la conservation du navire et de la continuation du

(1) C'est M. Jean Escarra, professeur à la Faculté de droit de Paris, qui fut chargé par le Gouvernement chinois de rédiger les textes de cette loi. Voir Jean ESCARRA, *Doctrines, la législation maritime chinoise*, *Rev. Dor.*, 19, n° 26, p. 3.

voyage, de même que le privilège pour dommages-intérêts dus aux chargeurs.

La raison de la présence de ces deux dernières classes de privilèges dans la législation chinoise moderne est donnée par M. Escarra, le rédacteur de ladite loi. Le texte du projet définitif a été arrêté d'après celui du projet de Bruxelles de 1922 et non pas d'après la teneur définitive de la Convention de 1926. Mais l'inconvénient n'est qu'apparent, car il est dit au dernier alinéa de l'article 27 que seulement les privilèges énumérés aux §§ 1 à 4 de l'alinéa précédent prennent rang avant l'hypothèque sur le navire.

C'est le même système qui a été adopté par la Convention de Bruxelles, de sorte que la loi chinoise ne prévoit que quatre sortes de privilèges primant l'hypothèque, les autres se trouvant dans le rang des privilèges passant après l'hypothèque qui, dans la Convention, sont considérés comme des privilèges nationaux.

Les principes concernant le rang et l'assiette des privilèges sont les mêmes que ceux de la Convention de Bruxelles.

Quant à l'extinction des privilèges, en dehors de certaines autres causes d'extinction (1), la loi chinoise prévoit des délais d'un an et de six mois suivant la nature des créances privilégiées.

La loi chinoise prévoit la publicité hypothécaire sanctionnant son défaut de l'inopposabilité du droit aux tiers.

La loi chinoise est bien l'application des principes et des systèmes adoptés par les Conférences internationales pour l'unification du droit maritime.

(1) L'article 33, 1^o, prévoit que les privilèges pour frais de justice, droits et taxes s'éteignent lorsque le navire a quitté le lieu où les créances ont pris naissance.

CHAPITRE VI

SIGNATURE ET RATIFICATION DE LA CONVENTION (1)

Après avoir signé la Convention de 1926 sur les privilèges et hypothèques maritimes, les gouvernements hésitaient à la faire ratifier par leurs Parlements respectifs, de sorte que l'application de la Convention était ajournée. C'est ainsi que, jusqu'en 1930, il n'y avait que quelques pays qui aient ratifié la Convention.

Cependant, la majorité des États ont ajourné la ratification en invoquant des motifs plus ou moins plausibles, dont nous trouvons la raison dans l'observation de M. Demogue, à savoir : la crainte des États de se lier (2). Cela ressort surtout du fait que certains pays ayant déjà ratifié la Convention, comme l'Italie, la Norvège et la Suède, par exemple, ont subordonné sa mise en vigueur à celle de quelques grands pays. C'est dans le but de presser l'opération de la ratification et de la mise en vigueur de la Convention que la Conférence d'Anvers de 1930 a voté, à la suite de la proposition de sir Leslie Scott, une résolution tendant à adresser un pressant appel aux gouvernements et aux législateurs des différentes nations ayant signé la Convention (3).

(1) La Convention a été signée par les États suivants : Allemagne, Belgique, Brésil, Danemark-Islande, Espagne, Esthonie, France, Grande-Bretagne, Hongrie, Italie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Suède, Yougoslavie.

(2) René DEMOGUE, *L'unification internationale du droit privé*, p. 40.

(3) Voir les réponses des divers Gouvernements, *Bulletin* n° 91, Préface.

De plus, M. Louis Franck fit savoir à la Conférence d'Anvers qu'il avait personnellement insisté auprès des personnalités marquantes de différents pays (Grande-Bretagne, Italie, France, Allemagne, États-Unis, Hollande) afin d'arriver à la ratification et à la mise en vigueur des Conventions poursuivant l'unification internationale du droit maritime (1).

Les premiers États ayant déposé les ratifications de la Convention le 2 juin 1930 sont : la *Belgique*, à l'exclusion du Congo belge et du Ruanda Urundi, territoire sous mandat, l'*Espagne*, la *Hongrie*, l'*Esthonie*, le *Danemark* et *Islande* (2). Le *Brésil* la notifia le 28 avril 1931 (3), le *Monaco* en 1931 et le *Portugal* en 1932.

La Convention produit effet, conformément à l'article 20, à l'égard des États ayant déposé les premières ratifications, un an après la date du procès-verbal du dépôt.

Pour les autres États, elle produira effet six mois après la date de la réception par le gouvernement belge des notifications prévues à l'article 17, alinéa 2 et à l'article 18, alinéa 2, concernant les ratifications et les adhésions ultérieures.

En France, le projet de loi tendant à autoriser le Président de la République « à ratifier et s'il y a lieu à faire exécuter » la Convention de Bruxelles du 10 avril 1926 sur les privilèges et hypothèques maritimes a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 30 décembre 1932. Il n'a pas encore été voté par le Sénat. Présenté dans sa séance du 16 février 1933, ce projet fut renvoyé à la Commission des affaires étrangères et de politique générale des protectorats.

(1) M. Louis Franck fit connaître également que le Bureau Permanent avait saisi la Chambre de Commerce Internationale et l'Union Interparlementaire du Commerce. Ces deux grandes Associations ont voté des résolutions en faveur de la ratification et leurs Comités locaux ont fait des démarches auprès des divers Gouvernements.

(2) *Rev. Dor.*, 24, p. 635 ; *Moniteur belge* des 1^{er}-2 juin 1930.

(3) *Rev. Dor.*, 25, p. 583 ; *Moniteur belge* du 27 août 1931.

CHAPITRE VII

CRITIQUE DE LA CONVENTION

SECTION I

MAINTIEN D'UN TRÈS GRAND NOMBRE DE PRIVILÈGES

Deux raisons principales avaient déterminé les juristes à se réunir dans ces Conférences internationales pour aboutir à l'unification de certaines règles sur les privilèges et hypothèques maritimes, à savoir :

1° l'insécurité de ces droits, en raison des conflits des lois inhérents à la navigation internationale des navires ;

2° l'abondance des privilèges qui, même sans aucune complication de droit international maritime privé, rendait la garantie hypothécaire illusoire.

Le premier danger va être évité par l'adoption et la ratification de la Convention elle-même.

Pourtant, des conséquences fâcheuses peuvent avoir lieu en ce qui concerne les sûretés conventionnelles valablement constituées sur le navire, lorsqu'il s'agira d'appliquer les formalités de procédure réglées par la *lex fori* (art. 16).

La solution du deuxième problème concernant l'abondance des privilèges fut encore moins heureuse. En effet, si nous lisons attentivement le texte de l'article 2 de ladite Convention, tout en constatant qu'il n'y a que cinq catégories de privilèges internationaux, nous nous apercevons tout de suite qu'il y a là plutôt une apparence qu'une réalité, plutôt une réunion de plusieurs numéros sous un seul qu'une réduction effective.

Considérons tout d'abord le n° 1° de l'article 2. Nous trouvons réunis sous ledit numéro, outre le privilège pour frais de justice, presque tous les privilèges figurant dans les cinq premiers numéros de l'article 191 du Code de commerce français. C'est ainsi que nous voyons énumérés audit numéro de l'article 2 tous ces privilèges déjà connus pour les droits de tonnage, les droits de phare ou de port, et pour les autres taxes et impôts publics de même espèce, les frais de pilotage et les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port.

En somme, on n'a supprimé, par rapport aux privilèges contenus sous les cinq numéros de l'article 191 du Code français que le privilège pour le montant des primes d'assurances et celui pour les sommes dues aux vendeur, fournisseurs et ouvriers employés à la construction du navire. Et il faut encore tenir compte que nous avons considéré la Convention en rapport avec la législation française dont les privilèges sont très nombreux.

Il est vrai que le projet de traité de Venise de 1907 ne maintenait des privilèges français que ceux accordés pour les frais de justice et de conservation et pour gages et loyers du capitaine et de l'équipage (1).

Il en ajoutait d'autres, très peu d'ailleurs.

Nous trouvons qu'on aurait pu parfaitement adopter le projet de traité de Venise, réduisant au minimum le nombre des privilèges (2). Malheureusement, les Conférences ultérieures, comme nous l'avons déjà vu, introduisirent peu à peu de nou-

(1) Cette réduction amena M. Barbey à déclarer : « A part les deux prévisions ci-dessus, qui sont d'ailleurs reconnues dans toutes les législations, le projet de Code a procédé, dans d'autres stipulations de l'article 191, à une véritable hécatombe. Les neuf autres créances ont été impitoyablement supprimées », *Rev. Autran*, XXIII, p. 728.

(2) Voir Annexe 1.

veaux privilèges en arrivant à l'état actuel de la Convention, conservant un très grand nombre de privilèges maritimes.

Nous trouvons qu'on aurait pu se dispenser sans inconvénient des privilèges suivants :

a) le privilège du chef de la contribution pour avaries communes ;

b) le privilège pour les indemnités pour perte ou avarie de cargaison.

A notre avis, on aurait dû rejeter également le privilège pour abordage, mais nous reconnaissons qu'il aurait été impossible d'en arriver là, vu l'opposition acharnée des délégués anglo-saxons et l'impossibilité d'aboutir au compromis voulu.

En tout cas, on pouvait parfaitement et sans aucun inconvénient s'arrêter aux privilèges établis par le projet de Venise.

Les lois maritimes belge et grecque l'ont d'ailleurs prouvé, et c'est un grand mérite pour ces pays qui réussirent à se débarrasser de préjugés de toutes sortes et à jeter par-dessus bord un lest non seulement inutile, mais aussi dangereux pour le crédit maritime.

C'est à force de ménager tant d'intérêts et de susceptibilités particulières des pays contractants qu'on est arrivé à une œuvre de transaction qui, même si elle n'est pas parfaite, représente du moins un état très avancé sur l'état chaotique antérieur.

SECTION II

POSSIBILITÉ DE RÉDUIRE L'EFFET FACHEUX PRODUIT PAR LE PRIVILÈGE POUR ABORDAGE ET AUTRES ACCIDENTS DE NAVIGATION

Nous trouvons qu'on aurait pu adopter pour certaines créances privilégiées, comme celles du chef d'abordage, le système adopté depuis par la Convention de Genève de 1930 sur les

privilèges et hypothèques fluviales, à savoir : il fallait prévoir que toutes les créances mentionnées au n° 4° de l'article 2 (1), dont les faits constitutifs sont nés après l'inscription de l'hypothèque, doivent passer, quant au rang de préférence, après l'hypothèque inscrite.

C'était plus juste et plus équitable aussi, vu les difficultés qui surgissent lorsqu'il s'agit d'une bonne organisation du crédit maritime. Une modification en ce sens serait très utile au point de vue pratique, et nous la croyons possible le jour où seront apaisées les appréhensions manifestées au cours des Conférences.

Au point de vue technique, la modification envisagée est bien possible, vu la faculté accordée aux États contractants, par l'article 22 de la Convention, de provoquer la réunion d'une nouvelle Conférence dans le but de rechercher des améliorations.

SECTION III

INCONVÉNIENTS RÉSULTANT DES DISPOSITIONS DE L'ARTICLE 3 ET DE L'ARTICLE 9

L'article 3 de la Convention, laissant aux lois nationales la faculté de créer d'autres privilèges de second rang, cette disposition donnera de nouveau lieu à des conflits de lois. Le même inconvénient est présenté par la disposition de l'article 9 laissant aux lois nationales de prévoir les causes d'extinction autres que celles prévues par la Convention.

(1) Voir *suprà*, p. 153.

TROISIÈME PARTIE

ÉTUDE SPÉCIALE DES TEXTES
DE LA CONVENTION DE GENÈVE DE 1930
CONCERNANT LES HYPOTHÈQUES
ET LES PRIVILÈGES SUR LES BATEAUX (1)

(1) Voir le texte de la Convention, Annexe 3.

CHAPITRE PREMIER

PRINCIPES GÉNÉRAUX

La Conférence internationale pour l'unification du droit fluvial, tenue à Genève du 17 novembre au 9 décembre 1930, sous la présidence de M. de Ruelle (Belgique), devait conclure trois conventions :

1° une convention sur les mesures administratives propres à attester le droit au pavillon des bateaux de navigation intérieure (1) ;

2° une autre concernant l'immatriculation des bateaux, les droits réels sur ces bateaux et autres matières connexes (2) ;

3° une troisième sur l'abordage dans la navigation intérieure (3).

Pour arriver à une législation internationale concernant l'unification de certaines règles en matière de droits réels sur les bateaux, la première question qui se posait était celle de l'identité du bateau.

En effet, il était impossible de passer à l'organisation internationale des sûretés sur les bateaux avant d'avoir établi préalablement un système efficace menant à l'identification des bateaux.

Nous avons vu, à l'occasion de l'étude des droits réels sur les

(1) Première Commission, Président S. E. M. Carlo Rossetti (Italie).

(2) Deuxième Commission, Président M. le Professeur Haab (Suisse).

(3) Troisième Commission, Président S. E. M. Constantin Contesco (Roumanie).

navires, que la possibilité de l'organisation du régime de pareils droits découlait justement de cette nature spéciale des navires, qui les rend parfaitement identifiables. Nous avons vu que tout navire a nécessairement une nationalité dont il porte comme une marque visible à la poupe le pavillon. Tout navire est muni également d'un certificat de nationalité.

En matière fluviale, on a pensé de même à l'identité des bateaux. Seulement, en droit fluvial, la nationalité du bateau ne constitue pas, au moins pour certains États, un élément bien déterminé pour pouvoir s'en servir afin d'arriver à identifier le bateau.

On a cherché alors un autre moyen qui puisse constituer l'élément de base de l'identification du bateau. On a pensé au système de l'immatriculation. C'est grâce à ce système que tout bateau peut être identifié. Mais le système différant lui-même suivant l'État qui l'emploie, on ne pouvait pas adopter un critérium unique.

La base de la Convention est formulée dans le *Rapport relatif au projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial* : « Tous les bateaux doivent donc pouvoir toujours attester leur identité et ne pouvoir obtenir la délivrance que d'un seul document d'identité » (1).

Quel bateau pourra être immatriculé ? Tout bateau remplissant les conditions d'immatriculation d'un ou de plusieurs États contractants.

Mais, afin d'éviter les fraudes, on a prévu la restriction en vertu de laquelle le même bateau ne peut se faire immatriculer qu'au bureau compétent d'un seul État contractant, au choix du propriétaire du bateau (2).

Comment pourra-t-on éviter la fraude ? Certains bateaux,

(1) *Documents préparatoires. Rapports élaborés par le Comité pour l'unification du droit fluvial* (S. D. N., 1929, VIII, 18) p. 11.

(2) Cette solution fut proposée par le Comité rhénan.

par exemple, pourraient se faire immatriculer dans un pays, puis ils iraient répéter l'opération de l'immatriculation dans un autre pays dont ils remplissent les conditions d'immatriculation. Pour empêcher la possibilité de toute fraude, on a prévu l'obligation pour tout bateau immatriculé de porter en marques visibles, non seulement son nom, sa devise ou son numéro distinctif, suivant le cas, mais même le numéro matricule visé à l'article 10, précédé soit des lettres initiales du bureau d'immatriculation, soit du nom dudit bureau, soit des lettres initiales conventionnelles de l'État dont le bureau est ressortissant (1).

Des conditions spéciales concernant la radiation et les transferts d'immatriculation sont imposées par la Convention (art. 15 et 26).

(1) Article 14, alinéas 1° et 2°.

CHAPITRE II

L'HYPOTHÈQUE FLUVIALE D'APRÈS LA CONVENTION

Considérations générales.

Lorsqu'il s'agit d'unifier le droit des sûretés réelles conventionnelles sur les bateaux, on se heurte au même obstacle rencontré à l'occasion de l'unification du droit des hypothèques et morts-gages maritimes. La diversité trop accusée des législations réglant le régime de ces institutions constituait une difficulté insurmontable, rendant impossible l'unification complète de leurs droits variant suivant chaque législation. Plus encore qu'en matière maritime, en matière fluviale le droit hypothécaire est extrêmement varié.

On fut donc obligé, en cette matière également, de renoncer à l'idée de l'unification complète, considérée comme irréalisable, et de se contenter de l'unification de certaines règles de droit concernant lesdites institutions. C'est cette difficulté qui amena la Conférence à décider que l'hypothèque valablement consentie et rendue publique dans le pays d'immatriculation, doit être respectée dans tous les autres pays contractants.

Nous allons voir plus loin (1) qu'afin d'éviter toute équivoque le Protocole-Annexe de la Convention (V. *ad.* art. 21 et suivants) assimile à l'hypothèque toutes les autres sûretés réelles conventionnelles visées par les diverses lois nationales.

(1) Voir *infra*, p. 191.

SECTION I

CONSTITUTION, EFFETS, ASSIETTE,
DE L'HYPOTHÈQUE SUR LES BATEAUX§ 1. — *Constitution de l'hypothèque.*

La Convention ne s'occupe pas spécialement de la validité internationale de l'hypothèque sur les bateaux, mais cela résulte implicitement de l'article 21, § 1, réglant les effets d'une hypothèque *régulièrement établie sur un bateau d'après la loi du pays d'immatriculation.*

§ 2. — *Effets.*

Quant aux effets, l'article 21, premier alinéa, porte : « Les
« effets d'une hypothèque régulièrement établie sur un bateau
« d'après la loi du pays d'immatriculation et inscrite sur les
« registres pour la publicité des droits sont régis par ladite
« loi. »

Ce texte, qui, dans l'avant-projet discuté par la Conférence, était contenu dans l'article 13, a déjà été l'objet d'un amendement de la part de la délégation allemande. C'est M. Richter, délégué allemand, qui, en rappelant que la Convention de Bruxelles reconnaît l'hypothèque sur les navires au point de vue international, sans toutefois se préoccuper de ses effets, observa que le projet de Convention discuté va plus loin quant à l'hypothèque fluviale en prévoyant que ses effets seront régis par la loi du pays d'immatriculation. M. Richter estime qu'il y a là un danger, car il est difficile de connaître les lois de tous les pays, étant donné surtout qu'il y a des États qui n'ont pas encore légiféré l'hypothèque fluviale.

Il proposa donc que la Commission devait se borner à reconnaître du point de vue international l'hypothèque qui sera valable suivant la loi du lieu d'immatriculation (1).

M. Georges Ripert fit remarquer qu'il serait impossible d'obliger (par une Convention) un tribunal à reconnaître un effet de l'hypothèque qui serait contraire à sa législation nationale, ou de créer une procédure qui n'existerait pas dans cette législation. Il fit observer qu'on ne saurait admettre que ceux des effets qui sont conciliables avec l'ordre public (2).

Certains délégués émirent alors l'opinion qu'il fallait même ajouter cette interprétation au texte de la Convention. Mais on objecta justement (M. Montagna, Italie) que l'ordre public étant interprété de façon différente par les diverses jurisprudences, il serait dangereux de faire une déclaration explicite en cette matière. On finit donc par admettre le texte de l'article 21, premier alinéa, tel qu'il figure actuellement dans la Convention.

Pourquoi a-t-on adopté le principe suivant lequel la validité et les effets de l'hypothèque sur les bateaux sont régis conformément à la loi du pays d'immatriculation et non pas suivant la loi du pavillon, ainsi qu'il est établi pour les navires, au moins en ce qui concerne la validité de l'hypothèque ?

La question fut ardemment discutée à la Conférence de Genève et on finit par arriver à l'application de la loi du pays d'immatriculation pour les raisons déjà exposées dans le premier chapitre.

On va donc appliquer, quant aux effets de l'hypothèque, non pas la loi du pavillon, ainsi qu'on aurait pu s'y attendre, mais la loi du pays d'immatriculation (art. 21, § 1).

En soulignant l'opinion de certains auteurs à l'égard de l'application de la *lex fori* quant aux effets de l'hypothèque,

(1) *Conf. U. D. F., P.-V.*, 1930 (Société des Nations), p. 120.

(2) Voir doc. cité, p. 120.

le Comité fluvial dit dans son Rapport : « « La reconnaissance internationale de l'hypothèque fluviale serait d'une valeur problématique si l'on ne prenait pas en même temps les dispositions nécessaires pour que les effets de toute hypothèque soient déterminés, dans tous les États, d'après une seule et même législation. S'il en était autrement, le propriétaire pourrait, par l'envoi du bateau à l'étranger, compromettre gravement les droits du créancier hypothécaire » (1).

Pour les bateaux immatriculés aux bureaux des consulats existants dans les ports étrangers, on appliquera la loi du pays dont dépendent ces consulats, et cette application sera faite en vertu de la fiction de l'extraterritorialité.

Il y a certaines législations qui, sans prévoir l'hypothèque sur les bateaux, connaissent une autre institution, similaire quant aux effets : c'est le gage naval sur les bateaux, figurant dans les Codes italien et roumain, les lettres de gage visées par le Code de commerce néerlandais et le *Schiffssphandrecht* allemand. C'est à la suite de l'intervention de M. Contzesco (Roumanie) que la Conférence accepta d'assimiler à l'hypothèque fluviale les droits de gage sur les bateaux figurant dans diverses législations nationales (2).

L'alinéa V du protocole annexe prévoit également la reconnaissance internationale des droits conférés au créancier hypothécaire au cas où, en conformité de la loi du pays d'immatriculation et en exécution d'une clause inscrite au contrat constitutif d'hypothèque, il aura été envoyé par le tribunal en possession du bateau.

Cette disposition vise la procédure de la *voie parée* connue par la Belgique, et en vertu de laquelle l'hypothèque fluviale belge ressemble au *mortgage* anglais.

(1) *Rapport relatif au projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial. Doc. préparatoires*, vol. II, Sér. P., S. D. N., 1929, VIII, 18, p. 20.

(2) Protocole de clôture. V. *ad.* art. 21 et suiv.

§ 3. — *Assiette de l'hypothèque sur les bateaux.*

C'est l'article 22 de la Convention qui règle l'extension d'une « hypothèque sur le bateau à tous objets qui, sans faire partie intégrante du bateau, lui sont attachés à demeure par leur destination, à l'exception de ceux qui n'appartiennent pas au propriétaire ».

Cet article fut rédigé d'après le texte de M. Georges Ripert, à la suite de l'accord survenu après une divergence de vues concernant le texte respectif du projet.

En effet, deux points de vue s'étaient manifestés sur cette question. Tandis que M. Richter (Allemagne) demandait que les effets de l'hypothèque ne s'étendissent pas aux accessoires du bateau n'appartenant pas au propriétaire (1), M. Sitenski (Tchécoslovaquie) demandait que seuls les accessoires mentionnés sur le registre comme n'appartenant pas au propriétaire soient soustraits aux effets de l'hypothèque (2).

On voulait par là empêcher la fraude. Mais on s'aperçut qu'il était très difficile, au point de vue pratique, de faire mentionner sur le registre tous les accessoires en question.

D'après l'opinion de M. Ripert, celui qui revendique un droit sur certains accessoires doit prouver le bien-fondé de ce qu'il avance.

Finalement, on s'était arrêté à la proposition suivante, formulée par M. Ripert :

« Les effets de l'hypothèque s'étendent :

« 1° à la machine, sauf indication contraire inscrite au registre ;

« 2° aux accessoires » (3).

(1) *Conf. U. D. F., P.-V.*, 1930, S. D. N., p. 124.

(2) Document cité, p. 123.

(3) Document cité, p. 124.

Et comme la Commission était d'accord sur le fond de cette proposition, le président invita M. Ripert à la rédiger pour qu'elle soit transmise au Comité de rédaction. C'est dans la teneur de l'article 22 que nous la trouvons formulée.

Mais le texte de cet article diffère de la première proposition en ce qu'il ne s'agit plus *d'accessoires* en général, notion plus large qui mènerait à penser également à certaines créances, mais seulement d'accessoires matériels, c'est-à-dire de « *tous objets* qui, sans faire partie intégrante du bateau, lui sont *attachés à demeure par leur destination*, à l'exception de ceux qui n'appartiennent pas au propriétaire ».

On a préféré l'expression *tous objets attachés à demeure par leur destination au bateau* à celle *d'accessoires matériels*, vu que la définition de cette dernière n'étant pas la même partout, elle aurait créé des difficultés d'interprétation.

Quant à l'expression plus large *d'accessoires*, elle fut éliminée à dessein, étant donné la complication qui résulte de la diversité des législations lorsqu'il s'agit de déterminer quelles sont les créances qui font partie desdits accessoires. En effet, il y a des législations qui étendent l'hypothèque au fret et à certaines indemnités, voire même à l'indemnité d'assurance.

Le Comité fluvial remarquait dans son Rapport qu'« il est « loisible à chaque État d'étendre les effets de l'hypothèque « également au fret, au montant de l'assurance, ou à d'autres « créances ». Mais, « la question de savoir si cette extension « doit bénéficier d'une reconnaissance internationale doit être « résolue d'après les principes généraux du droit international « privé » (1).

Le Comité fluvial trouve même que la réglementation de cette question par voie de Convention n'est pas nécessaire étant donné la possibilité pour les parties de la solutionner par la voie des clauses contractuelles.

(1) Rapport précité, p. 21.

Nous trouvons là encore une source de difficultés et de conflits de lois qu'on voulait justement éviter par l'adoption de la Convention.

Il aurait été préférable que la Convention de Genève adopte à ce sujet le système de l'article 4 de la Convention de Bruxelles, à savoir, déterminer ce qu'elle entend par l'expression « accessoires du bateau » et étendre les effets de l'hypothèque à ces accessoires.

SECTION II

PUBLICITÉ HYPOTHÉCAIRE

La publicité hypothécaire est organisée conformément aux dispositions de l'article 23, qui prévoit, dans son premier alinéa, que l'inscription d'hypothèque doit indiquer au moins : le créancier, le montant de la créance, le taux des intérêts et les conditions de l'exigibilité de la somme principale et des intérêts.

L'organisation de la publicité hypothécaire, conditionnée par les éléments ci-dessus mentionnés, est laissée à la faculté de chaque État contractant.

L'inscription hypothécaire sera faite sur un registre pour la publicité des droits du pays d'immatriculation.

En ce qui concerne les conditions de l'exigibilité du capital et des intérêts, le deuxième alinéa de l'article 23 prévoit la possibilité d'un renvoi à l'acte constitutif, pourvu que cet acte, ou une copie certifiée conforme, soit déposé au bureau chargé de tenir les registres pour la publicité des droits.

On a discuté également sur la nécessité de la mention de l'hypothèque sur le certificat d'immatriculation du bateau. Il y a eu sur ce point deux propositions : une première, formulée par M. Richter, délégué allemand, tendant à faire admettre l'obligation de la mention de l'état hypothécaire du bateau,

soit sur le certificat d'immatriculation, soit sur un autre certificat spécial devant se trouver obligatoirement à bord (1). Une seconde proposition, formulée par M. Montagna (Italie) demandant l'adoption de l'article 12 de la Convention de Bruxelles (2).

M. Ripert (France) s'opposa à l'obligation de la mention des hypothèques sur le certificat d'immatriculation, étant donné qu'on donnait la possibilité de connaître l'état hypothécaire du bateau à tous ceux qui sont obligés par leur service de voir ledit certificat.

De plus, la mesure est inefficace, car tout récent que puisse être le certificat ou la mention, une autre hypothèque peut être constituée ultérieurement sur le bateau.

Il n'y a que l'obligation de présenter le certificat d'immatriculation toutes les fois qu'il y a constitution d'hypothèque sur le bateau, ce qui, suivant M. Ripert, serait fort gênant.

En ce qui concerne l'application de l'article 12 de la Convention de Bruxelles, M. Ripert montra que cet article avait sa justification seulement dans la Convention de Bruxelles de 1922, où le privilège accordé aux créances des prêteurs, fournisseurs et réparateurs du navire pour la continuation du voyage passait après l'hypothèque. Il était donc nécessaire de connaître à tout moment l'état hypothécaire du navire. La disposition de la mention n'a plus aucune justification dans la Convention de Bruxelles de 1926. Elle ne se justifie pas non plus dans la Convention de Genève.

C'est ainsi que les propositions formulées par les délégations allemande et italienne furent rejetées.

La question finit par être réglée par l'article 13 de la Convention dans sa teneur actuelle :

« Le certificat d'immatriculation ou un document distinct se trouvant à bord du bateau contiendra la reproduction des

(1) *Conf. U. D. F., P.-V.*, 1930, S. D. N., pp. 108, 110.

(2) Article 12 de la Convention de Bruxelles.

inscriptions hypothécaires visée à l'article 21, ou la mention, par l'autorité chargée de la tenue du registre pour la publicité des droits, que le bateau n'est pas grevé d'hypothèques... »

La délégation française, appuyée par la délégation yougoslave, avait proposé un autre texte, à savoir :

« Le certificat d'immatriculation doit contenir mention du
« bureau d'hypothèques. Les lois du pays d'immatriculation
« peuvent en outre obliger le propriétaire du bateau à men-
« tionner sur ce certificat ou sur un autre document se trou-
« vant à bord les inscriptions d'hypothèques. »

Cette proposition fut admise par la Conférence. Cependant, le texte fut modifié au cours de la Conférence diplomatique, à la suite d'un amendement présenté par M. Richter (Allemagne) tendant à l'obligation de la mention de l'état hypothécaire du bateau sur un document se trouvant à bord. La proposition de M. Richter était fondée autant sur la préoccupation d'établir une certaine uniformité entre le droit maritime et le droit fluvial que pour éviter les fraudes possibles.

A la suite de l'intervention de M. Soubovitch, qui montra les difficultés pour l'administration des ports de faire mentionner toutes les inscriptions d'hypothèques, on ajouta la partie finale de l'article 13, exonérant de cette obligation les bateaux ne sortant pas des eaux du pays de leur immatriculation et les bateaux de moins de 20 tonnes.

SECTION III

EXTINCTION DES HYPOTHÈQUES SUR LES BATEAUX

« Sauf le cas d'extinction forcée, porte l'article 24, les conditions d'extinction des hypothèques sont déterminées par la loi du pays d'immatriculation. »

Voici les raisons pour lesquelles le Comité fluvial fut amené

à adopter la règle de l'application de la loi du pays d'immatriculation en matière d'extinction des hypothèques sur les bateaux.

« Il est impossible, dit le Rapport du Comité fluvial, qu'une hypothèque qui n'existe plus d'après la législation du pays d'immatriculation, soit encore considérée comme existante dans un autre État contractant. »

« D'autre part, dit le même Rapport, la sécurité de l'hypothèque serait gravement compromise si l'on acceptait qu'en vertu d'une législation étrangère des faits que la loi du pays d'immatriculation n'admet pas comme cause d'extinction puissent mettre fin à l'hypothèque » (1).

Toutefois, le Comité fluvial reconnaît qu'il y a des exceptions à cette règle :

« a) En cas de vente par exécution forcée à l'étranger, car il s'agit alors d'un effet de droit privé de la procédure d'exécution. »

« b) En cas de séparation d'accessoires matériels, ceux-ci se trouvant, du fait de cette séparation, distraits du champ d'application du droit particulier et soumis, comme objets mobiliers ordinaires, au régime du droit commun » (2).

c) Une troisième exception découle du fait qu'en matière d'hypothèques, le fond du droit même étant étroitement lié à la procédure, ses effets dépendent de l'exercice de celle-ci. Or, il est impossible que la loi du pays d'immatriculation, prévoyant une certaine procédure, exerce une emprise sur les formalités de procédure de l'État où a lieu l'exécution forcée, en ce qu'il s'agit d'une loi d'ordre public.

Les exceptions ci-dessus mentionnées ont été d'ailleurs adoptées par la Convention. Elles sont prévues aux articles 24 et 25 (3).

(1) Rapport précité, p. 22.

(2) *Ibidem*.

(3) L'article 25 porte : « Aucun État contractant n'est tenu d'orga-

La loi applicable et les formalités à remplir au cas d'exécution forcée sont déterminées par les textes du Titre III de la Convention (De la saisie-conservatoire et de l'exécution forcée).

En effet, il résulte de l'article 37 que la procédure à suivre dans ce cas est réglée par la loi du pays où le bateau se trouve saisi (la *lex fori*) mais sous réserve des dispositions prévues aux articles 38 à 42 (art. 37, § 3).

Ces dispositions tendent à assurer la sauvegarde des intérêts des créanciers inscrits, et prévoient à cette fin les mesures destinées à les aviser à temps de la saisie et de la vente forcée du bateau grevé.

En effet, outre les mesures de publicité prescrites par l'article 38, il est dit à l'article 39, § 1, que « la loi du lieu d'exécution doit prévoir que les créanciers inscrits seront avisés au moins un mois à l'avance de la date jusqu'à laquelle ils pourront, dans les conditions fixées par cette loi, faire valoir leurs droits, et que, au moins un mois d'avance, la date de la vente sera communiquée à ces créanciers et publiée au lieu de l'immatriculation. »

L'alinéa 2 de l'article 39 prévoit que « le transfert de la propriété et l'extinction des hypothèques s'opèrent dans les conditions prescrites par la loi du lieu de l'exécution. »

L'inobservation des formalités prescrites à l'article 39 entraîne, suivant la loi du lieu de l'exécution (la *lex fori*), soit la nullité de la vente, soit son inopposabilité aux tiers, soit la réparation par l'État du dommage causé par l'omission des formalités (art. 40).

L'application d'une des sanctions ci-dessus reste au choix de l'État où a lieu l'exécution sans toutefois que l'obligation de la réparation du préjudice causé soit subordonnée à la condition de réciprocité (art. 40).

niser une procédure de purge ou toute autre procédure spéciale pour assurer l'application des dispositions qui précèdent ».

L'article 41 porte que le surplus du prix d'adjudication, après avoir déduit les frais de justice et les frais de garde, est distribué aux créanciers conformément aux règles de procédure de la *lex fori*, mais en tenant compte des rangs établis par la Convention.

La radiation des hypothèques éteintes doit être opérée conformément à l'article 42 par les soins de l'autorité compétente du pays d'immatriculation, dans les conditions de l'article 39 et sur présentation d'une expédition authentique de l'acte d'adjudication.

Mais la radiation ne pourra être opérée qu'après que l'autorité compétente, suivant la loi du pays d'immatriculation, aura constaté : l'authenticité de l'expédition, la compétence de l'autorité ayant procédé à l'adjudication et l'observation des mesures de publicité prévues à l'article 39.

C'est l'autorité compétente du pays d'immatriculation qui doit informer les créanciers inscrits de la radiation opérée (art. 42, § 2).

L'alinéa (3) de l'article 42 prévoit que l'expédition de l'acte d'adjudication, vérifiée conformément à l'alinéa (1), constitue à l'égard du bureau d'immatriculation la preuve du transfert de la propriété.

CHAPITRE III

LES PRIVILÈGES SUR LES BATEAUX

SECTION I

PRINCIPES

Les raisons qui amenèrent à l'idée de l'unification en matière de privilèges fluviaux furent les mêmes qui ont déterminé la Convention de 1926 sur les privilèges maritimes, à savoir : la préoccupation d'affermir le crédit fluvial par : 1° la réduction du nombre des privilèges ; 2° la reconnaissance des droits réels acquis sur le bateau par tous les tribunaux des États contractants devant lesquels pouvait avoir lieu le litige.

Le problème fut beaucoup plus compliqué en droit fluvial, car la diversité des législations s'accusait encore plus qu'en droit maritime. En effet, il y avait des pays, comme la France, qui ne connaissaient pas un régime spécial en matière de privilèges sur les bateaux, auxquels on appliquait le droit commun. Il s'agissait donc de créer de toutes pièces des institutions juridiques jusqu'alors ignorées.

Certes, les nécessités pratiques, d'une part, le précédent de la Convention de Bruxelles, de l'autre, facilitaient beaucoup la nouvelle transaction, mais ce ne fut pas sans difficultés.

En ce qui concerne la réduction du nombre des privilèges, on n'arriva pas à des résultats très heureux. En effet, la Convention de Genève contient assez de privilèges de premier rang — des privilèges internationaux — quoiqu'ils soient rassemblés en quatre classes seulement.

La Convention de Genève présente assez d'innovations en matière de privilèges par rapport à la Convention de Bruxelles. Il n'y a plus, par exemple, de privilège pour les frais de justice dus à l'État. Le montant de ces frais doit être, conformément aux dispositions de l'article 41, déduit préalablement du prix d'adjudication.

Un privilège nouveau fut créé en faveur des créances du chef des primes d'assurances sociales des gens d'équipage et autres personnes engagées à bord.

La Convention de Genève prévoit, tout comme la Convention de Bruxelles, deux rangs principaux de privilèges :

a) les privilèges mentionnés sous le chiffre I de l'article 28, qui sont les vrais privilèges internationaux, primant l'hypothèque ;

b) les privilèges qui, en vertu des dispositions du chiffre II dudit article, pourraient être créés par les législations nationales et qui passent après l'hypothèque, — des privilèges nationaux.

Mais la Convention de Genève, afin d'affermir l'hypothèque fluviale, est allée plus loin en consacrant l'innovation suivante formulée dans le texte de l'article 29 qui porte :

« 1° Les créances privilégiées du chiffre I de l'article 28 priment les créances hypothécaires.

« 2° Toutefois les créances mentionnées au 4° du chiffre I (1)
« passeront après les hypothèques si les faits constitutifs de
« ces créances sont postérieurs à l'inscription de l'hypothèque. »

Comment y est-on arrivé ?

Il est très intéressant de suivre les discussions qui ont eu lieu sur ce sujet. Il s'agissait de protéger le droit du créancier hypothécaire sur le bateau. C'est autour d'un projet d'amén-

(1) Les créances nées du chef d'abordage et autres accidents de navigation.

dement formulé par la délégation allemande (1) que la discussion commença. On examina les conflits des droits du créancier hypothécaire sous ces deux aspects :

- 1° par rapport aux privilèges internationaux ;
- 2° par rapport aux privilèges nationaux.

Normalement, les premiers devaient passer avant l'hypothèque, les seconds après l'hypothèque. Mais il fallait penser que, même parmi les premiers, il peut y avoir des créances dont le montant, couvrant la valeur entière du bateau, rendrait la créance hypothécaire illusoire. On envisagea le cas des créances nées du chef d'assistance et de celles nées du chef d'abordage. Le danger pour le créancier hypothécaire apparaissait d'autant plus que les privilèges restent cachés, ce qui pourrait facilement donner lieu à des fraudes. C'est dans le but d'éviter ces dangers par la mise en garde des créanciers que le projet soumis à la Commission prévoyait l'obligation pour tout créancier privilégié de faire saisir le bateau dans un délai de quinze jours et de demander l'inscription de la saisie au bureau d'immatriculation.

La délégation allemande demanda la suppression de cette disposition étant donné les difficultés auxquelles elle exposait les intéressés. On objecta surtout qu'il était impossible qu'un abordage important ne soit pas connu et que, par conséquent, le danger pour les créanciers hypothécaires était plutôt théorique.

C'est alors que M. Georges Ripert fit remarquer que le danger pratique provenait surtout du fait que le créancier privilégié du chef d'abordage ayant un délai de deux ans pour faire valoir ses droits, le propriétaire du bateau pourrait facilement faire constituer un hypothèque sur son bateau et frauder le créancier hypothécaire ignorant les privilèges existants.

Le danger est encore plus grave lorsqu'il s'agit d'une créance

(1) *Conf. U. D. F., P.-V., 1930, S. D. N., Annexe 1, p. 187.*

privilégiée née à la suite de la mort d'une personne à bord, causée par abordage ou tout autre accident de navigation.

C'est afin d'éviter ces dangers que M. Ripert insista non pour la saisie, mais pour l'obligation du créancier privilégié de faire inscrire sa réclamation sur le registre des hypothèques, faute de quoi sa créance ne primait pas l'hypothèque (1).

A l'objection de la difficulté d'obtenir la radiation desdites mentions, M. Ripert répondit qu'il est beaucoup plus facile pour le propriétaire du bateau d'obtenir la mainlevée de ces mentions que d'emprunter par hypothèque dans les conditions mentionnées.

On s'arrêta enfin aux trois propositions suivantes :

1° la proposition allemande, qui consiste à supprimer la condition de la saisie ;

2° la proposition de la délégation autrichienne, consistant à mentionner les faits constitutifs et le montant de la créance ;

3° la proposition française, consistant à inscrire les faits constitutifs.

On prit la décision de charger le Comité de rédaction d'établir un nouveau texte dans le sens de l'amendement présenté par M. Ripert.

Cependant, l'obligation pour le créancier de faire inscrire sa réclamation ne figure plus dans le texte de la Convention. Les privilèges fluviaux restent donc occultes, ce qui a pour résultat de créer tous les inconvénients découlant de cette situation.

(1) *Conf. U. D. F., P.-V.*, 1930, S. D. N., p. 143.

SECTION II

ÉNUMÉRATION ET CLASSEMENT DES PRIVILÈGES SUR LES BATEAUX

§ 1. — *Privilèges de premier rang (Privilèges internationaux).*

Ce sont ceux primant l'hypothèque, sauf les exceptions prévues aux articles 29, § 2 et 30, § 2.

1° Tout d'abord, il s'agit du privilège pour les frais de conservation depuis la saisie ; les taxes de navigation et les droits de port et de pilotage.

Par frais de conservation, on comprend non seulement les dépenses pour les réparations absolument indispensables au bateau, mais encore celles effectuées pour son déplacement en vue de le mettre à l'abri de certains risques éventuels.

Dans le projet de traité, il était prévu au même numéro, un privilège en faveur des créances du chef des frais de justice dus à l'État. Ce privilège fut supprimé à la suite d'un amendement formulé par la délégation allemande. On a surtout remarqué que les frais de justice ne constituent pas l'objet d'un privilège proprement dit, mais un droit de préférence de première classe. On a également constaté que, faute d'une collaboration fiscale internationale, il serait difficile d'accorder au privilège fiscal un effet international. En effet, il peut se présenter différents cas. En voilà un envisagé par M. Richter, délégué allemand (1) :

Lorsqu'un bateau immatriculé dans un pays A est saisi dans un pays B et qu'il s'échappe avant que la vente ait eu lieu, le fisc ne peut revendiquer le recouvrement privilégié des frais effectués.

La majorité des délégués fut donc d'accord que lorsque le bateau passe du pays de l'immatriculation dans un autre pays

(1) *Conf. U. D. F., P.-V., 1930, S. D. N., p. 131.*

où il est saisi, le privilège pour les frais de justice dans le pays A devait disparaître.

La question mise au vote, le privilège fut supprimé, conformément à l'amendement allemand. Le recouvrement des frais de justice est réglé dans la Convention par l'article 41, 1°, dans le sens que le montant de ces frais serait déduit du prix d'adjudication avant sa distribution.

Cependant, au cours de la discussion sur les droits du fisc, la Commission adopta la proposition de M. Ripert, suivant laquelle la Convention devait stipuler qu'« il demeure entendu que l'État où le bateau est saisi a le droit d'exercer ce privilège l'État où le bateau est saisi a le droit d'exercer ce privi-

Les autres privilèges prévus au n° 1 sont très justifiés, du fait que le privilège en faveur des créances des pilotes fut accordé pour des considérations d'humanité. Ce privilège pouvait très bien figurer au n° 2 à côté du privilège accordé au capitaine et à l'équipage pour les créances du chef de leurs gages.

2° a) *Le privilège pour les gages des personnes engagées à bord* (capitaine, équipage et personnel du bord).

Un privilège est accordé à ce numéro, lettre a), en faveur des créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, des gens d'équipage et des autres personnes engagées par le propriétaire ou par le capitaine pour le service du bord, mais en ce qui concerne les gages pour une durée de six mois au plus.

Le rang accordé à ce privilège ne fut point discuté. Mais le directeur du Bureau international du travail de la Société des Nations a saisi la Commission par lettre (1) d'une demande sur l'extension de la durée de trois mois — figurant dans le projet — quant à la validité du privilège.

Les arguments en faveur de cette intervention étaient tirés des dispositions du Traité de Versailles qui prévoient qu'en aucun cas il ne peut être demandé à un État membre de

(1) *Conf. U. D. F., P.-V.*, 1930, S. D. N., Annexe 6, p. 201, et discussion générale, p. 137.

l'Organisation du travail de réduire la protection déjà accordée aux travailleurs par les législations nationales.

Or, il y a des pays qui ne limitent pas la durée en question (Allemagne, Pays-Bas, Tchécoslovaquie) et d'autres qui accordent une durée plus longue que celle prévue dans le projet.

La Commission fut donc invitée à supprimer toute limite ou, si cela était impossible, à limiter la durée à une année.

La suppression complète ne fut pas admise, étant donné que le petit marinier ne payant pas régulièrement son personnel et le paiement des salaires n'étant pas constaté officiellement, en cas de vente forcée, les créanciers s'exposeraient à voir le personnel réclamer des salaires arriérés dont le règlement pourrait absorber tout le produit de la vente du bateau (1).

Sur la proposition de M. Descamps (Belgique), on admit une durée de six mois, étant donné que dans la navigation intérieure, les voyages ne sont jamais très longs et que l'équipage dispose de voies de recours pour assurer le paiement des salaires qui lui sont dus.

Dans le projet soumis à la Commission, figurait également un privilège pour : « les indemnités dues à un titre quelconque aux dites personnes ou à leurs ayants droit pour accidents de travail ou maladies professionnelles, sauf pour le cas où ces risques sont couverts par une assurance obligatoire » (2).

Ce point fut supprimé par la Commission, sur la proposition du délégué allemand, qui montra que lesdites créances sont ou bien privilégiées par la première partie du n° 3° ou bien couvertes par une assurance obligatoire. M. Ripert et le délégué du Bureau international du travail formulèrent une opposition contre cette proposition. On supprima également le privilège prévu dans le projet pour les frais funéraires.

(1) *Conf. U. D. F., P.-V.*, 1930, S. D. N., intervention de M. Georges Ripert, p. 137.

(2) Document cité, p. 138.

b) *Les primes d'assurances sociales des personnes visées à l'alinéa a)*, si cette créance est privilégiée par la loi du tribunal saisi, mais pour une durée de trois mois seulement.

Ce privilège figurait dans le projet au n° 7°, qui fut supprimé à la demande de M. Ripert.

3° *Les privilèges en faveur des créances du chef de sauvetage, assistance et avaries communes.*

a) Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance.

Le privilège mentionné à l'alinéa a) fut accepté sans discussion. Ce privilège figure au même rang que dans la Convention de Bruxelles.

b) La contribution du bateau aux avaries communes, si elle est privilégiée par la loi du pays d'immatriculation et si la responsabilité du propriétaire est limitée en ce qui concerne cette contribution par la loi appliquée par le tribunal saisi.

Un amendement formulé par la délégation allemande tendait à faire supprimer la partie finale du texte ci-dessus mentionné à partir des mots : « Si elle est privilégiée... pour arriver au texte adopté par la Convention de Bruxelles » (1).

M. Richter (Allemagne) observa que la suggestion des renvois aux lois nationales ne nuit point aux créanciers hypothécaires. En effet, dit-il, deux cas peuvent se présenter :

1° L'avarie est produite avant la constitution de l'hypothèque : « le créancier doit, avant de consentir le prêt, se renseigner sur les risques qu'il court ».

2° L'avarie se produit après la constitution de l'hypothèque : « le créancier hypothécaire a la faculté d'imposer au propriétaire l'obligation d'exclure dans les contrats de transport la contribution en cas d'avaries communes » (2).

C'est M. Georges Ripert (France) qui fit remarquer qu'il est

(1) *Conf. U. D. F., P.-V.*, 1930, S. D. N., p. 138.

(2) Document cité, pp. 138-139.

dangereux de créer des privilèges nouveaux et de les imposer par la Convention aux pays qui ne les connaissent pas (1).

La question mise au vote, l'amendement allemand fut rejeté. Le privilège prévu par l'alinéa *b*) ne joue donc qu'au cas où il est prévu par la loi du pays d'immatriculation.

Une autre condition de la validité dudit privilège est la limitation par la loi du tribunal saisi de la responsabilité du propriétaire en ce qui concerne la contribution pour avaries communes.

4° *Le privilège en faveur des créances du chef d'abordage et autres accidents de navigation.*

« a) Les indemnités dues pour abordage ou autre accident de navigation à des navires ou bateaux, à des personnes ou biens se trouvant à bord du bateau, y compris même les dommages causés aux ouvrages et aux installations des ports et des voies navigables. »

S'il est une question à propos de laquelle le précédent créé par la Convention de Bruxelles sert de base, c'est bien le privilège pour abordage. En effet, la Commission adopta ce privilège sans aucune discussion, mais la Convention de Genève, nous l'avons déjà vu, introduisit un correctif destiné à mettre à l'abri le droit du créancier hypothécaire, toujours en danger d'être supprimé par celui d'un créancier privilégié du chef d'abordage.

Dans le système de la Convention de Genève, l'élément déterminant la priorité entre le créancier hypothécaire et le créancier privilégié pour abordage est la date du fait constitutif de la créance. L'hypothèque ne sera donc primée, dans le cas envisagé, que par les privilèges des créances pour abordage ayant eu lieu avant son inscription. Toute créance née d'un abordage arrivé après la date de l'inscription hypothécaire est primée par la créance hypothécaire respective.

(1) Document cité, p. 139.

Il y a là un moyen de réduire sensiblement l'effet du privilège pour abordage, si nuisible au crédit hypothécaire maritime.

A la suite d'un amendement formulé par M. Contzesco (Roumanie), on admit le même privilège pour les indemnités dues aux États pour dommages causés aux ouvrages et aux installations des ports et des voies navigables.

« b) Les indemnités dues pour lésions corporelles des personnes se trouvant à bord, pour autant que ces indemnités ne sont pas privilégiées en vertu de la lettre a) du 2°, ainsi que pour perte ou avarie de la cargaison et des bagages des personnes jusqu'à concurrence de leur valeur, si ces indemnités sont privilégiées par la loi du pays d'immatriculation et si la responsabilité du propriétaire est limitée, en ce qui concerne ces indemnités, par la loi appliquée par le tribunal saisi. »

§ 2. — *Privilèges nationaux.*

La Convention laisse aux lois nationales la faculté de créer en second rang d'autres privilèges qui passeront après l'hypothèque, en prévoyant au chiffre II de l'article 28 l'admission des privilèges accordés à diverses créances par la loi du tribunal saisi.

De plus, le 2° de l'article 30 prévoit la possibilité pour la loi du tribunal saisi de prévoir que certaines des créances visées au chiffre II priment les créances hypothécaires si les faits constitutifs de la créance « sont antérieurs à l'hypothèque et si, en outre, avant cette inscription, le créancier est devenu détenteur du bateau ou l'a fait saisir à titre conservatoire ».

§ 3. — *Le rang des créances privilégiées entre elles.*

Conformément aux dispositions de l'article 31, ce rang est déterminé par l'ordre de priorité établi à l'article 28. Les créances mentionnées sous le même numéro ont le même rang.

En cas d'insuffisance du prix obtenu, les créances viennent au marc le franc. Toutefois, exception doit être faite pour les créances du chef de sauvetage et assistance visées au n° 3° du chiffre I de l'article 18, qui doivent être remboursées par préférence dans l'ordre inverse de leurs dates de naissance.

Quant aux privilèges de deuxième rang visés au chiffre II de l'article 28, qui passeront avant l'hypothèque dans les cas envisagés par l'article 30, 2°, ils ne pourront jamais prendre rang avant aucun des privilèges mentionnés au chiffre I. Ils viendront toujours après ces privilèges, ne primant que l'hypothèque dans lesdites conditions.

SECTION III

L'ASSIETTE DES PRIVILÈGES

C'est la même que l'assiette de l'hypothèque dont nous nous sommes déjà occupés (1).

En effet, le premier alinéa de l'article 28 porte : « ...jouis-
« sent d'un privilège sur le bateau, y compris les objets visés
« à l'article 22... »

SECTION IV

PREUVE DES CRÉANCES PRIVILÉGIÉES. DROIT DE SUITE

L'article 33 prévoit que les créances munies d'un privilège en vertu des dispositions du chiffre I, article 28, ne sont pas soumises à des conditions spéciales de forme. On appliquera donc, en cette matière, la *loi du pavillon* autant qu'elle n'est pas contraire à l'ordre public.

(1) Voir *suprà*, p. 192.

Le même article 33 prévoit que ces privilèges s'établissent sans formalités et qu'ils suivent le bateau en quelque main qu'il passe.

Il s'ensuit que le titre justifiant le droit de privilège, c'est la créance elle-même.

Suivant le droit français, les privilèges sur le bateau n'étant pas munis du droit de suite, ils ne pouvaient pas être opposés aux tiers possesseurs du bateau que dans les cas exceptionnels où le droit du créancier n'était pas paralysé par la règle de l'article 2279 du Code civil et par l'inscription du transfert.

Dans le système de la Convention, les privilèges fluviaux sont de véritables droits réels grevant le bateau en quelque main qu'il passe. Ce système est bien meilleur non seulement pour la conservation du droit de privilège en cas d'aliénation du bateau, mais encore pour éviter les fraudes possibles.

Il n'y a d'ailleurs que les privilèges internationaux qui soient munis du droit de suite (1). Les privilèges de second rang ne jouissent pas d'un pareil droit. La raison pour laquelle on créa cette distinction, c'est la préoccupation de la Conférence d'éviter la surprise de l'acquéreur de se trouver à un moment donné poursuivi par un grand nombre de créanciers privilégiés dont il ignorait jusque-là l'existence, ou la difficulté de connaître tous les textes des lois nationales les concernant.

SECTION V

EXTINCTION DES PRIVILÈGES

La Commission accepta de s'occuper de l'extinction des privilèges internationaux en laissant toutefois aux lois nationales le soin de déterminer l'extinction des privilèges nationaux.

(1) Article 33, dernier alinéa.

C'est l'article 34 qui prévoit les causes d'extinction des privilèges du chiffre I. Ces privilèges s'éteignent :

1° en même temps que la créance et au plus tard à l'expiration d'un délai de six mois ; ce délai est fixé par l'alinéa 2 dudit article, et il court :

en cas de sauvetage ou d'assistance, à partir du jour où les opérations sont terminées ;

dans les cas visés à la lettre *a*) du 4° du chiffre I, ainsi qu'en cas de lésions corporelles, du jour où le dommage a été causé ;

en cas de perte ou d'avarie de la cargaison ou des bagages, à partir du jour où le créancier a su ou aurait raisonnablement dû savoir que le bateau a interrompu son voyage ;

dans tous les autres cas, à partir de l'exigibilité de la créance.

En dehors de ces cas, les privilèges s'éteignent encore :

2° dans les cas de vente forcée ;

3° en cas de vente volontaire, suivant la procédure prévue par la loi du pays d'immatriculation, si cette procédure se déroule dans ledit pays ;

4° les privilèges pour contribution aux avaries communes (art. 4, 3°, *b*) et pour indemnités à raison des dommages causés par abordage dans les conditions établies à l'article 4, 4°, *b*, s'éteignent dans les cas prévus par la loi du pays d'immatriculation.

En ce qui concerne les causes de suspension ou d'interruption du délai de six mois fixé pour la validité du privilège, quoique la délégation allemande ait proposé leur réglementation internationale par la Convention, ce point de vue ne fut pas admis par la Commission qui les laissa à la compétence de la loi du pays du tribunal saisi.

CHAPITRE IV

PORTÉE D'APPLICATION DU TITRE II DE LA CONVENTION

On a beaucoup discuté sur l'article 11 du projet (art. 18) concernant la portée d'application des dispositions du Titre II (1). On est allé même jusqu'à ajourner toute discussion sur ce titre, car on craignait de se lier avant d'avoir établi sa portée.

La solution à laquelle on s'était arrêté au début, tendait à faire prévoir dans la Convention l'obligation pour les États contractants de faire introduire dans leur législation nationale les privilèges établis par la Convention, fut acceptée par l'unanimité des membres de la Conférence.

Mais, à la suite de la suppression de cette obligation, les délégués refusèrent l'adoption du texte concernant les privilèges avant d'en connaître la portée d'application. C'est pourquoi on ajourna toute discussion sur les privilèges jusqu'à la solution préalable et définitive du problème de la portée d'application.

On a proposé que la Convention ne s'applique que lorsque le bateau sera saisi dans un autre pays que celui de l'immatriculation (2). Mais on objecta à bon droit qu'une pareille disposition serait nuisible aux intérêts des créanciers hypothécaires étrangers, qui se verraient soumis, quant à leurs droits, aux dispositions de la loi du pays d'immatriculation et seraient donc primés par tous les privilèges abondants des vieux Codes (3).

(1) *Conf. U. D. F., P.-V.*, 1930, S. D. N., pp. 133, 134, 135.

(2) Document cité, pp. 133, 134, 135.

(3) M. Van Slooten (Pays-Bas). Document cité, p. 134.

On envisagea alors la possibilité d'étendre l'application de la Convention au cas où il y aurait un créancier hypothécaire qui ne soit plus le ressortissant d'un pays d'immatriculation. Mais on objecta en même temps qu'il serait arbitraire de faire dépendre l'application de la Convention de la nationalité des créanciers, qui pourraient à tout moment céder leurs créances à un national et faire ainsi cesser l'application de la Convention par leur propre volonté.

Après diverses interventions, on s'arrêta aux trois opinions suivantes (1) :

1° celle de MM. Ripert et Richter, qui proposent de supprimer la dernière partie de l'article 11 du projet, à savoir : « ou si au moins une des personnes intéressées est un ressortissant de l'État contractant » ;

2° celle de MM. Van Slooten, Hohl et Sitenski, qui proposent que la phrase « ou si au moins une des personnes intéressées..., etc. » devienne : « ou si au moins une des personnes intéressées *inscrites* est un ressortissant... » ;

3° celle de M. Nauta, qui proposa de maintenir le texte du projet sous réserve d'une modification éventuelle envisageant le domicile des personnes intéressées au lieu de leur nationalité.

Le Comité de rédaction auquel furent envoyées les opinions retenues adopta un texte provisoire qui fut modifié par la II^e Commission (2). Mais ce texte lui-même fut remplacé par le texte actuel de l'article 18 du Titre II, aux termes duquel

(1) Document cité, p. 135.

(2) La II^e Commission avait adopté le texte suivant :

« Les dispositions du présent titre sont applicables :

« a) Quand un bateau immatriculé sur le registre d'un État contractant se trouve sur le territoire d'un autre État contractant ;

« b) Quand il existe sur ce bateau une hypothèque constituée pour la sûreté d'une obligation contractée dans un autre État contractant, mais à la condition que ces faits soient mentionnés au registre pour la publicité des droits visée à l'article 19 ;

« c) Dans les autres cas prévus par les lois nationales. »

« les dispositions du présent titre sont applicables à tout bateau immatriculé sur le registre d'un État contractant »).

Voilà donc la solution à laquelle on est arrivé.

Il s'ensuit que l'élément essentiel et déterminant de l'application des dispositions de la Convention concernant la propriété et les droits réels sur les bateaux est l'immatriculation. Ni la loi du tribunal saisi, ni la nationalité du créancier n'ont aucun effet là-dessus ; il suffit que le bateau soit immatriculé au bureau d'un État contractant pour que la Convention soit appliquée à tout litige sur les droits visés par le Titre II, sauf dérogation pour les cas envisagés par le n° IV du protocole de clôture (1).

Tout État contractant ou adhérent pourra donc se réserver le droit de ne pas appliquer la Convention aux bateaux immatriculés sur ses registres qui se trouvent sur son territoire. Mais, afin de protéger les intérêts des créanciers hypothécaires, cette faculté est supprimée pour les cas envisagés par la partie finale dudit numéro du protocole de clôture.

(1) Le Protocole de clôture ajoute au n° IV de l'article 18 : « Cha-
« que État contractant peut se réserver le droit, en ratifiant la pré-
« sente Convention ou en y adhérant, de ne pas appliquer, par
« dérogation à l'article 18, les dispositions du titre II aux bateaux
« immatriculés sur ses registres qui se trouvent sur son propre ter-
« ritoire, à moins qu'il n'existe sur ses bateaux une hypothèque
« garantissant une obligation contractée dans un autre État contrac-
« tant et à la condition que les faits soient mentionnés au registre
« pour la publicité des droits visée à l'article 19. »

CHAPITRE V

LES CAUSES AYANT PROVOQUÉ L'ABSTENTION DES DÉLÉGATIONS GRECQUE ET ROUMAINE A SIGNER LA CONVENTION

Parmi les difficultés qui surgirent à l'occasion de la discussion générale du projet, il y en a eu d'insurmontables, provoquant même le refus de certaines délégations de signer la Convention.

C'est le cas des délégations grecque et roumaine.

La discussion s'est engagée sur la pratique actuelle de l'immatriculation des bateaux grecs du Bas-Danube aux bureaux consulaires helléniques de Braïla et de Galatz.

Ces bateaux appartiennent à une population grecque autochtone en Roumanie et qui exerce l'industrie des transports fluviaux sur le Danube, où lesdits bateaux ont également leur port d'attache.

Or, tous les propriétaires desdits bateaux les font immatriculer, conformément à une pratique ancienne, aux consulats grecs du Bas-Danube. La question est de savoir si, par la Convention envisagée, cette pratique, qui ne représente qu'une situation de fait, sera ou non définitivement consacrée comme état de droit avec tous les effets juridiques qui en découlent. C'est ce qu'a demandé la délégation grecque et c'est justement à quoi s'est opposée la délégation roumaine.

Cependant, la majorité des membres a trouvé, au contraire, que la Conférence n'était pas compétente pour s'occuper de

cette question, qui devait faire l'objet d'une entente bilatérale entre les États intéressés.

La question est devenue d'autant plus délicate que le Comité de rédaction, remplaçant partout — dans sa préoccupation de l'homogénéité de la terminologie du texte — l'expression *lieu d'immatriculation* par la formule *pays d'immatriculation*, a coupé court à toute controverse sur la compétence juridique et, sans le vouloir, a donné implicitement satisfaction à la demande de la délégation hellénique (1).

§ 1. — *Déclaration de la délégation grecque.*

M. Contumas, chef de la délégation grecque, a soutenu devant la Conférence son point de vue, à savoir : La Convention devrait consacrer définitivement la pratique actuelle de l'immatriculation consulaire concernant les bateaux grecs du Bas-Danube. En effet, dit-il, de tout temps les bateaux grecs du Bas-Danube ont été considérés comme faisant partie du domaine économique de la Grèce. L'État grec n'ayant pas de voies de navigation intérieure et, partant, pas de port d'attache propre pour les bateaux du Bas-Danube, entend conserver pour

(1) En effet, voilà le texte de la clause interprétative proposée par la délégation grecque pour être insérée dans le Protocole de clôture, au cas où la Conférence n'admettrait pas le remplacement de l'expression « lieu d'immatriculation » par la formule « pays d'immatriculation » :

« Il est entendu que pour les pays comme la Grèce, dont la législation admet l'immatriculation consulaire, les formules telles que « autorité du lieu d'immatriculation », « loi du lieu d'immatriculation », etc., employées dans le texte de la présente Convention, sont équivalentes aux formules : « autorité compétente du pays d'immatriculation », « loi du pays d'immatriculation », etc. »

(*Comptes rendus et texte Conf. (U. D. F.), P.-V., 1930, Annexe, p. 200.*)

lesdits bateaux le bénéfice de l'immatriculation nationale. Cette immatriculation ne saurait se concevoir sous le régime de la Convention que par la reconnaissance d'un droit correspondant à l'obligation que la Grèce impose aux propriétaires des bateaux grecs du Bas-Danube de les faire enregistrer dans les bureaux nationaux, tels que les consulats grecs de Braïla et Galatz. D'autant plus, ajoute M. Contumas, que l'immatriculation est considérée, d'après la loi grecque, comme une conséquence obligatoire de la nationalité du bateau. Or, l'obligation de l'immatriculation des bateaux tend en premier lieu à sanctionner à l'égard desdits bateaux le lien les rattachant au domaine économique national. L'immatriculation consulaire assurant également le contrôle officiel des « manifestations économiques du bateau (transfert de la propriété, charges réelles, etc.) », elle devient indispensable à l'État grec. C'est pour assurer cette situation, ainsi que pour régler implicitement la question de la compétence, que la délégation grecque avait demandé dès le début, par sa note écrite, le remplacement, dans le texte du projet, de l'expression « lieu d'immatriculation » par la formule « pays d'immatriculation » (1).

§ 2. — *Les déclarations de la délégation roumaine* (2).

M. Contzesco, ministre plénipotentiaire de la Roumanie, délégué à la Commission internationale du Danube et chef de la délégation roumaine à la Conférence de Genève (3), fit remarquer qu'une situation nouvelle a été créée à la suite de l'intervention de la délégation hellénique.

En effet, de quoi s'agit-il ? Il n'est nullement question ni

(1) *Conf. U. D. F., P.-V.*, 1930, S. D. N., pp. 101 et 200.

(2) Document cité, pp. 175, 177.

(3) La délégation roumaine comprenait également M. Dascovici, professeur de Droit International à la Faculté de Jassy.

des nayires étrangers exerçant des transports maritimes jusqu'à Galatz et Braïla (ports du Bas-Danube), ni des bateaux ayant leurs propriétaires à l'étranger et naviguant accidentellement sur le Danube. Il y a là un cas tout à fait particulier : il s'agit en l'occurrence d'une population grecque autochtone en Roumanie, originaire ou établie depuis fort longtemps, qui, en majeure partie, ne connaît même pas sa patrie et qui n'entend nullement quitter la région du Bas-Danube, dans laquelle elle a ses attaches et ses devoirs (1).

Cette population s'est toujours présentée devant les tribunaux roumains pour toute opération juridique (vente, emprunt, hypothèque) concernant les bateaux en question, dont les propriétaires ne vont aux consulats grecs du Bas-Danube que pour l'enregistrement desdites opérations et pour l'immatriculation des bateaux (2).

Le gouvernement roumain ne s'est d'ailleurs jamais opposé à cette pratique.

Mais, suivant les prétentions formulées par la délégation grecque, elle entend peut-être obtenir que désormais toutes les opérations prévues à l'article 18 du Titre II du projet — contraventions, poursuites, répression, etc. — ne soient plus de la compétence des autorités et des tribunaux roumains, comme c'est le cas actuellement et depuis toujours.

Le gouvernement roumain n'entend pas consolider par la Convention une pratique surannée, si ancienne soit-elle, et il se réserve le droit de la modifier.

La Roumanie ne saurait donc accorder à la population grec-

(1) La question n'aurait peut-être pas provoqué tant d'appréhensions si la Roumanie appliquait aux étrangers nés sur son territoire le principe du *jus soli*.

(2) Dans certains cas, les bateaux grecs du Bas-Danube, se font même immatriculer aux bureaux des capitaineries de ports roumaines, la loi roumaine l'admettant pour le cas des étrangers nés en Roumanie et y résidant huit mois par an.

que autochtone en Roumanie dans la région du Bas-Danube un régime privilégié équivalent au régime des capitulations connu jadis en Orient.

Quant au remplacement dans le texte du projet des termes « lieu d'immatriculation » par la formule « pays d'immatriculation » en vue d'unifier la terminologie, le délégué de la Roumanie serait d'accord, à condition que cette mesure n'ait comme conséquence ni de consolider une situation reposant sur une pratique volontairement consentie par le gouvernement roumain, ni d'empêcher ledit gouvernement de modifier la pratique actuelle sur le Bas-Danube lorsque ses intérêts le lui imposeront.

Afin d'éviter tout malentendu, la délégation roumaine a subordonné l'apposition de sa signature à l'insertion dans le protocole de clôture du texte qu'elle avait déjà proposé (1).

§ 3. — *Les décisions de la Conférence.*

La Conférence ayant prié M. Georges Ripert de rédiger une formule conciliante, il proposa un texte (2) destiné à remplacer

(1) « Il est entendu que la présente Convention ne touche en rien « aux droits de l'État roumain de maintenir ou de modifier la pratique actuelle qui laisse aux bateaux appartenant à des ressortissants étrangers la faculté de se faire immatriculer à leur consulat « du Bas-Danube, cette immatriculation ayant les mêmes effets que « celle effectuée sur le territoire de l'État dont lesdits ressortissants « relèvent. »

« Il est également entendu que la pratique actuelle de l'immatriculation et de la publicité des droits sur les registres des consulats « du Bas-Danube ne porte, au sens de la présente Convention, « aucune atteinte aux droits de la Roumanie comme État territorial, « tels qu'ils sont reconnus à tous les États contractants dans lesquels l'immatriculation dans les registres consulaires n'est pas « pratiquée » (Document cité, Annexe 20, p. 218).

(2) « Il est entendu qu'aucune disposition de la présente Convention ne peut être considérée comme une confirmation ou une

la formule présentée par la délégation roumaine. Mais ce texte n'apaisa pas non plus les appréhensions de la délégation roumaine, qui insista pour l'acceptation de sa formule.

En même temps, M. Contumas fit remarquer que si la Conférence acceptait la formule roumaine, il s'ensuivrait que la Roumanie ne serait pas obligée d'appliquer les dispositions de la Convention aux bateaux grecs du Bas-Danube.

La proposition roumaine, mise au vote, fut repoussée. Mais, suivant la précision préalable formulée par M. Ripert, ce vote ne fut pas considéré comme une condamnation de la thèse roumaine, mais bien comme la reconnaissance de l'incompétence de la Conférence à trancher cette question qui devrait faire l'objet d'un accord bilatéral entre la Roumanie et la Grèce.

Une déclaration fut également insérée dans le procès-verbal de séance attestant que certaines expressions, coïncidant avec les suggestions contenues dans la note déposée par la délégation grecque, n'ont pas été déterminées par lesdites suggestions, mais bien par des préoccupations de logique juridique.

A la suite des décisions prises par la Conférence, la délégation grecque, ne se considérant pas non plus comme satisfaite, s'est abstenue également de signer la Convention (1).

Nous avons insisté sur cette divergence de vues, que nous avons exposée non seulement pour l'intérêt particulier que présente, au point de vue juridique et économique, la question des bateaux grecs du Bas-Danube, mais également pour mon-

« modification de la pratique actuelle de l'immatriculation des
« bateaux dans les consulats du Bas-Danube comme valant immatri-
« culation dans les pays de ces consulats, mais sans que cette imma-
« trication porte atteinte aux droits de la Roumanie comme État
« territorial tels qu'ils sont reconnus par ladite Convention à tous
« les États contractants » (Document cité, Annexe 3, p. 72).

(1) Cette Convention fut signée par tous les autres États représentés, à savoir : Allemagne, Autriche, Belgique, Ville libre de Dantzig, France, Hongrie, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Suisse, Tchécoslovaquie, Yougoslavie.

trer, une fois de plus, combien il est difficile de se mettre d'accord en matière d'unification internationale du droit, lorsqu'il s'agit surtout des situations spéciales dont la solution ne saurait être confondue dans la solution générale sans provoquer certains inconvénients pour les États intéressés.

CHAPITRE VI

CRITIQUE DE LA CONVENTION DE GENÈVE DE 1930 (1)

La Convention de Genève de 1930 sur l'immatriculation et les droits réels sur les bateaux, quoique assez avancée au point de vue de l'esprit international de l'unification du droit privé, se ressent sensiblement de l'influence des lois nationales et des concessions qu'on a été obligé de faire pour arriver à une transaction.

C'est ainsi qu'elle mentionne à l'article 28, § 2, alinéa *b*, les primes d'assurances sociales, en conditionnant l'existence de ce privilège à son admission par la *lex fori*. Cette solution a été critiquée au cours des discussions de la Conférence, mais elle a été maintenue quand même.

Une autre complication est celle issue de la combinaison de la loi du pays d'immatriculation avec la *lex fori* à l'égard du privilège accordé par l'article 28, § 3, alinéa *b*, pour la contribution du bateau aux avaries communes, qui ne sera accordée que « si elle est privilégiée par la loi du pays d'immatriculation et si la responsabilité du propriétaire est limitée en ce qui concerne cette limitation par la loi du tribunal saisi ».

Nous retrouvons la même solution pour le privilège accordé par le § 4, alinéa *b*, aux créances nées du chef des indemnités dues pour lésions corporelles des personnes se trouvant à

(1) Rapports du Comité Fluvial cités et J.-P. NIBOYET, La première Conférence pour l'unification du droit fluvial. Extrait de la *Revue de droit international et de législation comparée*, n^{os} 2 et 3, 1931.

bord, ainsi que pour perte ou avarie de la cargaison ou des bagages des passagers.

Ces complications, issues du principe soutenu par la délégation allemande et consistant à accorder un privilège toutes les fois que des créances se trouvent devant la responsabilité limitée du propriétaire du navire, créent une sorte d'inégalité entre les créanciers dont les droits ne dépendent pas de la législation unifiée, mais de la compétence de la loi du pays d'immatriculation, combinée avec celle de la *lex fori*.

Nous trouvons très pratique, au point de vue du crédit fluvial, la subordination du privilège de la créance pour abordage à l'hypothèque inscrite avant la naissance de ladite créance. Tout ce que peuvent reprocher les adversaires de cette solution, c'est la possibilité de fraudes de la part des propriétaires de bateaux constituant une hypothèque fictive qui couvre la valeur entière du navire. Mais si on pense à la fraude, aucun texte de loi ne résisterait à l'imagination de gens mal intentionnés.

En ce qui concerne l'immatriculation des bateaux, la Convention ne règle pas le conflit négatif d'immatriculation. Elle dit qu'un bateau remplissant les conditions d'immatriculation de plusieurs pays ne pourra se faire immatriculer que dans un seul ; mais elle ne dit pas ce qui arrive lorsque le bateau ne remplit les conditions d'immatriculation d'aucun pays contractant. Cette situation est d'autant plus fâcheuse que des traités déjà existants réglant la navigation sur les fleuves internationaux ne mettent aucun obstacle auxdits bateaux. On a objecté qu'en pratique le cas se présentera bien rarement, sinon presque jamais.

Il est également fâcheux que la Convention soumette l'existence et l'exercice de certains droits à la compétence de la loi du pays d'immatriculation, source permanente de conflits de lois à l'égard de ces droits. Mais on ne pouvait faire autrement pour commencer. D'ailleurs, ces inconvénients disparaîtront lorsque, comme il est à souhaiter, toutes les lois fluviales natio-

nales seront mises en harmonie avec les Conventions internationales.

Nous trouvons excellente la disposition prévue à l'article 45 (1) en vertu de laquelle les autorités judiciaires et administratives compétentes des États contractants sont autorisées à correspondre directement entre elles, en vue de l'application de la Convention, au moyen des formulaires annexés à celle-ci. Grâce à cette disposition, on pourra effectuer à temps les transferts d'immatriculation et les mentions de saisie prévus respectivement aux articles 15 et 38.

Une des questions les plus importantes soulevées par la Convention est celle concernant son application uniforme dans tous les États contractants. C'est dans ce but que le projet du Comité fluvial prévoyait à l'article 37 un règlement judiciaire obligatoire des différends auxquels donnerait lieu l'application de la Convention.

Et comme l'innovation paraissait très délicate, on est allé même jusqu'à faire une distinction entre les questions administratives concernant l'immatriculation et la publicité d'un côté et celles qui visent uniquement les rapports entre particuliers d'un autre côté.

On avait proposé d'adopter au moins pour la première catégorie un système unique de règlements des différends analogue au système adopté par la plupart des actes de navigation, c'est-à-dire après une instance de conciliation devant la Commission consultative et technique des communications et du transit, la possibilité pour chacun des États intéressés de soumettre le différend par voie de requête à la Cour permanente de Justice internationale pour le jugement.

Le Comité spécial chargé par la Commission de Genève d'examiner cet article arriva à la conclusion de sa suppression.

C'est en raison de la crainte que les États contractants ne ratifièrent pas une Convention contenant une pareille disposition, que l'article 37 du projet fut supprimé. Nous pensons

au contraire que les États qui ont eu l'intérêt d'arriver à des règles uniformes ont également intérêt qu'on assure leur application uniforme.

C'est pourquoi nous trouvons que la Conférence de Genève aurait dû adopter l'article 37 du projet tel qu'il était rédigé par le Comité fluvial.

CONCLUSION

L'unification internationale des privilèges et hypothèques en droit maritime et en droit fluvial est la conséquence logique de la nature internationale de l'exploitation du navire et du bateau, c'est-à-dire de leur destination même. Elle est imposée par les nécessités pratiques et, en particulier, par l'état chaotique résultant des conflits de lois.

Cette unification ne saurait être complète que par la mise en conformité des lois nationales gouvernant lesdites institutions avec les dispositions des Conventions adoptées (1).

L'application homogène des textes unifiés ne sera possible que grâce à l'unité d'interprétation et de jurisprudence émanant d'une haute juridiction commune (une Haute-Cour maritime internationale ou une Cour d'arbitrage international) (2) qui reste à créer, afin d'empêcher le droit unifié de se morceler dans les moules des législations nationales.

(1) Voir Georges RIPERT, *Droit maritime*, 3^e éd., t. II, n^o 1176, et Georges RIPERT, La Conférence diplomatique de Bruxelles de 1922, *Rev. Dor.*, 2, p. 49, et la Conférence diplomatique de Bruxelles de 1926, *Rev. Dor.*, 14, 50, n^o 25.

(2) Voir les propositions de M. René DEMOGUE, L'unification internationale du droit privé, *Sirey*, 1924, pp. 179 et 184-185.

ANNEXES (1)

ANNEXE I

AVANT-PROJET DE TRAITÉ DE VENISE DE 1907

ARTICLE 1^{er}. — Les hypothèques, morts-gages, gages sur navires régulièrement établis et rendus publics dans leur pays d'origine seront respectés dans tous les autres et y produiront le même effet que dans le pays d'origine.

ARTICLE 2. — Les droits mentionnés dans l'article précédent sont primés par les privilèges.

ARTICLE 3. — Sont seuls privilégiés, dans l'ordre suivant, sur le navire, les accessoires du navire et le loyer ou le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée :

1° les frais de justice, taxes et impôts publics, les frais de garde et de conservation ;

2° les gages du capitaine et de l'équipage depuis le dernier engagement, mais avec, au plus, une durée de six mois ;

3° les indemnités dues pour sauvetage et assistance ;

4° les indemnités dues à un autre navire, à sa cargaison, à son équipage ou à ses passagers, à raison d'un abordage ou à tout autre accident résultant d'une faute nautique du navire.

ARTICLE 4. — Le rang des privilèges se règle conformément à l'énumération donnée par l'article 3. Les créances figurant à un même numéro dans cet article viennent au marc le franc, sauf en ce qui concerne les indemnités dues pour sauvetage et assistance ; celles-ci viennent en sens inverse de la date où elles sont nées.

(1) L'espace ne nous permettant pas de reproduire les textes de tous les avant-projets nous nous contentons de donner ci-dessus celui du Projet de Venise, que nous considérons comme le point culminant de l'œuvre de l'unification du droit des privilèges et des hypothèques maritimes.

ARTICLE 5. — Le privilège s'éteint par l'expiration du délai d'un an à partir de la naissance de la créance.

Les causes de suspension et d'interruption de cette prescription sont déterminées par la loi du tribunal saisi.

Peut être considéré par cette loi comme une cause de suspension, le fait que le navire n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'État dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

ARTICLE 6. — Le privilège sur le loyer ou le fret peut être exercé tant que le loyer ou le fret est entre les mains de l'affréteur, du chargeur, du destinataire, du capitaine ou de l'agent ou de quelque autre tierce personne. Il s'éteint lorsque le fret est encaissé par le propriétaire personnellement.

ANNEXE 2

CONVENTION INTERNATIONALE DE BRUXELLES DU 10 AVRIL 1926 POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES RELATIVES AUX PRIVILÈGES ET HYPOTHÈQUES MARITIMES

ARTICLE 1^{er}. — Les hypothèques, morts-gages, gages sur navires, régulièrement établis d'après les lois de l'État contractant auquel le navire est ressortissant et inscrits dans un registre public, soit du ressort du port d'enregistrement, soit d'un office central, seront considérés comme valables et respectés dans tous les autres pays contractants.

ARTICLE 2. — Sont privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage :

1° les frais de justice dus à l'État et dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix ; les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces ; les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port ;

2° les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord ;

3° les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ;

4° les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation ainsi que pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables ; les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages ; les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages ;

5° les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et si la créance est la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.

ARTICLE 3. — Les hypothèques, morts-gages, gages sur navires prévus à l'article 1^{er}, prennent rang immédiatement après les créances privilégiées mentionnées à l'article précédent.

Les lois nationales peuvent accorder un privilège à d'autres créances que celles prévues audit article, mais sans modifier le rang réservé aux créances garanties par hypothèques, morts-gages et gages et aux privilèges les primant.

ART. 4. — Les accessoires du navire et du fret visés à l'article s'entendent :

1^o Des indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés ou pour pertes de fret ;

2^o Des indemnités dues au propriétaire pour avaries communes en tant que celles-ci constituent, soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret ;

3^o Des rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

Le prix de passage et, éventuellement, les sommes dues en vertu de l'article 4 de la Convention pour la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires sont assimilés au fret.

Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance, non plus que les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

Par dérogation à l'article 2, alinéa 1, le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement.

ARTICLE 5. — Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées à l'article 2. Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance du prix.

Les créances visées aux n^{os} 3 et 5, dans chacune de ces catégories, sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

ARTICLE 6. — Les créances privilégiées du dernier voyage sont préférées à celles des voyages précédents.

Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier voyage.

ARTICLE 7. — En vue de la distribution du prix de la vente des

objets affectés par le privilège, les créanciers privilégiés ont la faculté de produire pour le montant intégral de leurs créances, sans déduction du chef des règles sur la limitation, mais sans que les dividendes leur revenant puissent dépasser la somme due en vertu desdites règles.

ART. 8. — Les créances privilégiées suivent le navire en quelque main qu'il passe.

ARTICLE 9. — Les privilèges s'éteignent, en dehors des autres cas prévus par les lois nationales, à l'expiration du délai d'un an, sans que, pour les créances de fournitures, visées au n° 5 de l'article 2, le délai puisse dépasser six mois.

Le délai court pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage, à partir du jour où les opérations sont terminées ; pour le privilège garantissant les indemnités d'abordage et autres accidents et pour lésions corporelles, du jour où le dommage a été causé ; pour le privilège pour les pertes ou avaries de cargaison ou des bagages, du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages ou de la date à laquelle ils eussent dû être délivrés ; pour les réparations et fournitures et autres cas visés au 5° de l'article 2, à partir du jour de la naissance de la créance. Dans tous les autres cas, le délai court à partir de l'exigibilité de la créance.

La faculté de demander des avances ou des acomptes n'a pas pour conséquence de rendre exigibles les créances des personnes engagées à bord, visées au n° 2 de l'article 2.

Parmi les cas d'extinction prévus par les lois nationales, la vente n'éteint les privilèges que si elle est accompagnée des formalités de publicité déterminées par les lois nationales. Ces formalités comporteront un préavis donné, dans la forme et les délais prévus par ces lois, à l'administration chargée de la tenue des registres prévus à l'article 1^{er} de la présente Convention.

Les causes d'interruption des délais susdits sont déterminées par la loi du tribunal saisi.

Les Hautes Parties contractantes se réservent le droit d'admettre dans leur législation, comme prorogeant le délai ci-dessus fixé, le fait que le navire grevé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'État dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement, sans que ce délai puisse dépasser trois ans depuis la naissance de la créance.

ARTICLE 10. — Le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret est encore dû ou que le montant du fret se trouve encore entre les mains du capitaine ou de l'agent du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires.

ARTICLE 11. — Sauf ce qui est prévu à la présente Convention, les

privilèges établis par les dispositions qui précèdent ne sont soumis à aucune formalité, ni à aucune condition spéciale de preuve.

Cette disposition ne porte pas atteinte au droit de chaque État de maintenir dans sa législation des dispositions exigeant du capitaine l'accomplissement de formalités spéciales, soit pour certains emprunts sur le navire, soit pour la vente de la cargaison.

ARTICLE 12. — Les lois nationales doivent déterminer la nature et la forme des documents se trouvant à bord du navire sur lesquels mention doit être faite des hypothèques, morts-gages et gages prévus à l'article 1^{er}, sans que toutefois le créancier qui a requis cette mention dans les formes prévues puisse être responsable des omissions, erreurs ou retards de l'inscription sur ces documents.

ARTICLE 13. — Les dispositions qui précèdent sont applicables aux navires exploités par un armateur non propriétaire ou par un affréteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

ARTICLE 14. — Les dispositions de la présente Convention seront appliquées dans chaque État contractant lorsque le navire grevé est ressortissant d'un État contractant, ainsi que dans les autres cas prévus par les lois nationales.

Toutefois, le principe formulé dans l'alinéa précédent ne porte pas atteinte au droit des États contractants de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention en faveur des ressortissants d'un État non contractant.

ARTICLE 15. — La présente Convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'État exclusivement affectés à un service public.

ARTICLE 16. — Rien, dans les dispositions qui précèdent, ne porte atteinte à la compétence des tribunaux, à la procédure et aux voies d'exécution organisées par les lois nationales.

ARTICLE 17. — A l'expiration du délai de deux ans au plus tard à compter du jour de la signature de la Convention, le Gouvernement belge entrera en rapport avec les Gouvernements des Hautes Parties contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur. Les ratifications seront déposées à Bruxelles à la date qui sera fixée de commun accord entre lesdits Gouvernements. Le premier dépôt de ratifications sera constaté par un procès-verbal signé par les représentants des États qui y prendront part et par le Ministre des Affaires Étrangères de Belgique.

Les dépôts ultérieurs se feront au moyen d'une notification écrite, adressée au Gouvernement belge et accompagnée de l'instrument de ratification.

Copie certifiée conforme du procès-verbal relatif au premier dépôt de ratifications, des notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratification qui les accompagnent sera immédiatement, par les soins du Gouvernement belge et par la voie diplomatique, remise aux États qui ont signé la présente Convention ou qui y auront adhéré. Dans les cas visés à l'alinéa précédent, ledit Gouvernement fera connaître, en même temps, la date à laquelle il a reçu la notification.

ARTICLE 18. — Les États non signataires pourront adhérer à la présente Convention, qu'ils aient été ou non représentés à la Conférence internationale de Bruxelles.

L'État qui désire adhérer notifie par écrit son intention au Gouvernement belge, en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives dudit Gouvernement.

Le Gouvernement belge transmettra immédiatement à tous les États signataires ou adhérents copie certifiée conforme de la notification ainsi que de l'acte d'adhésion, en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification.

ARTICLE 19. — Les Hautes Parties contractantes peuvent, au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas soit à certains, soit à aucun des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, se trouvant sous leur souveraineté ou autorité. En conséquence, elles peuvent ultérieurement adhérer séparément au nom de l'un ou l'autre de ces Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, ainsi exclus dans leur déclaration originale. Elles peuvent aussi, en ce conformant à ces dispositions, dénoncer la présente Convention, séparément pour l'un ou plusieurs des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer se trouvant sous leur souveraineté ou autorité.

ARTICLE 20. — A l'égard des États qui auront participé au premier dépôt de ratifications, la présente Convention produira effet un an après la date du procès-verbal de ce dépôt. Quant aux États qui la ratifieront ultérieurement ou qui y adhéreront, ainsi que dans le cas où la mise en vigueur se fera ultérieurement et selon l'article 19, elle produira effet six mois après que les notifications prévues à l'article 17, alinéa 2 et à l'article 18, alinéa 2, auront été reçues par le Gouvernement belge.

ARTICLE 21. — S'il arrivait qu'un des États contractants voulût dénoncer la présente Convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au Gouvernement belge, qui communiquera immédiatement

copie certifiée conforme de la notification à tous les autres États, en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

La dénonciation produira ses effets à l'égard de l'État seul qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au Gouvernement belge.

ARTICLE 22. — Chaque État contractant aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle Conférence, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient y être apportées.

Celui des États qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier un an à l'avance son intention aux autres États, par l'intermédiaire du Gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la Conférence.

PROTOCOLE DE SIGNATURE

En procédant à la signature de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, les Plénipotentiaires soussignés ont adopté le présent Protocole, qui aura la même force et la même valeur que si ses dispositions étaient insérées dans le texte même de la Convention à laquelle il se rapporte.

I. — « Il est entendu que la législation de chaque État reste libre :

« 1° d'établir parmi les créances visées au 1° de l'article 2 un ordre déterminé inspiré par le souci des intérêts du Trésor ;

« 2° d'accorder aux administrations des ports, docks, phares et voies navigables qui ont fait enlever une épave ou d'autres objets gênant la navigation ou qui sont créanciers pour droits de port, ou pour des dommages causés par la faute d'un navire, le droit, en cas de non-paiement, de retenir le navire, les épaves ou d'autres objets, de les vendre et de s'indemniser sur le prix par préférence à d'autres créanciers ; et

« 3° de régler le rang des créanciers pour dommages causés aux ouvrages d'art autrement qu'il n'est dit à l'article 5 et à l'article 6. »

II. — « Il n'est pas porté atteinte aux dispositions des lois nationales des États contractants qui accorderaient un privilège aux établissements publics d'assurance pour les créances résultant de l'assurance du personnel des navires. »

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 10 avril 1926.

ANNEXE 3

CONVENTION CONCERNANT L'IMMATRICULATION DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE, LES DROITS RÉELS SUR CES BATEAUX ET AUTRES MATIÈRES CONNEXES

TITRE PREMIER

De l'Immatriculation.

ARTICLE 1^{er}. — (1) Les États contractants s'engagent à tenir des registres pour l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure.

(2) Ces registres, établis conformément à la législation nationale, doivent être publics et répondre aux dispositions de la présente Convention ; des extraits certifiés conformes en sont délivrés, contre paiement des frais, à tous ceux qui le requièrent.

ARTICLE 2. — Chaque bureau d'immatriculation est désigné, suivant les prescriptions de l'autorité compétente, soit par son nom, soit par une ou plusieurs lettres initiales, ainsi que par la ou les lettres initiales attribuées par l'Annexe I à l'État auquel il ressortit.

ARTICLE 3. — (1) La législation de chaque État contractant détermine les conditions qu'un bateau doit remplir pour pouvoir être immatriculé sur ses registres.

(2) Chacun des États contractants s'engage à prendre les mesures nécessaires pour qu'un bateau ne puisse être immatriculé simultanément dans deux de ses bureaux.

(3) Toutefois, la disposition de l'alinéa précédent ne met pas obstacle à l'établissement de registres centraux où les inscriptions se trouvent reproduites.

ARTICLE 4. — (1) Tout bateau doit être immatriculé s'il remplit les conditions d'immatriculation prévues par la législation d'un ou plusieurs États contractants. Cette disposition s'applique à tous bateaux, y compris les dragues, de 20 tonnes métriques au moins. Toutefois, elle ne s'applique ni aux grues et élévateurs flottants, ni

aux autres engins analogues, ni aux bateaux de plaisance. L'obligation de faire immatriculer le bateau incombe au propriétaire.

(2) Si le bateau remplit les conditions d'immatriculation fixées par la législation d'un seul État contractant, le bateau ne peut être immatriculé qu'au bureau compétent de cet État.

(3) Si le bateau remplit les conditions d'immatriculation fixées par la législation de deux ou plusieurs États contractants, le bateau ne peut être immatriculé qu'au bureau compétent de l'un de ces États. Dans ce cas, le propriétaire a le choix du pays où le bateau sera immatriculé. Il conserve ce choix tant que le bateau déjà immatriculé continue à remplir les conditions d'immatriculation fixées par la législation de deux ou plusieurs États contractants et l'acquiert si le bateau vient, par la suite, à les remplir.

(4) Chaque État contractant se réserve le droit d'exiger que ses ressortissants inscrivent sur ses registres les bateaux leur appartenant pour plus de moitié et remplissant en même temps les conditions d'immatriculation d'un ou de plusieurs autres États contractants, si ces ressortissants ont, sur son territoire, leur résidence habituelle, ou, dans le cas de sociétés, la direction principale de leurs affaires.

(5) Chaque État contractant se réserve de même le droit d'exiger que les personnes physiques qui lui ressortissent, même si elles n'ont pas sur son territoire leur résidence habituelle, inscrivent sur ses registres les bateaux leur appartenant pour plus de moitié et remplissant en même temps les conditions d'immatriculation d'un ou plusieurs autres États contractants, si ces bateaux sont exclusivement affectés à la navigation dans les eaux dudit État.

ARTICLE 5. — L'obligation prévue à l'article 4 ne vise pas les bateaux non encore immatriculés dans un État contractant, qui se rendent du pays où ils ont été construits ou acquis au pays où ils doivent être immatriculés.

ARTICLE 6. — Chaque État contractant peut, dans les conditions visées aux articles 3 et 4, prescrire ou admettre que soient immatriculés sur ses registres :

1° les grues et élévateurs flottants, ainsi que tous autres engins analogues ;

2° les bateaux de plaisance ;

3° les bateaux, y compris les dragues, de moins de 20 tonnes métriques.

ARTICLE 7. — (1) Un bateau en construction, lorsque la législation nationale en prescrit ou en admet l'immatriculation, ne peut être immatriculé ailleurs que sur les registres de l'État contractant sur le territoire duquel il est en cours de construction, si ce n'est en

vertu d'un accord conclu entre cet État et un ou plusieurs autres États contractants.

(2) Les accords visés ci-dessus seront communiqués à tous les États contractants.

(3) L'immatriculation du bateau en construction, en vertu d'un des accords prévus à l'alinéa (1) du présent article, sera à tous égards assimilée à celles qui seraient effectuées dans le pays de construction, même au regard des États contractants non parties à cet accord.

ARTICLE 8. — Lorsqu'un des bateaux visés aux articles 6 et 7 est immatriculé, les dispositions de la présente Convention lui sont applicables.

ARTICLE 9. — (1) L'immatriculation des bateaux est effectuée sur demande écrite, signée par le propriétaire et accompagnée des pièces justificatives nécessaires.

(2) Cette demande doit indiquer au moins :

1° le nom ou la devise du bateau ;

2° le mode de construction et le type du bateau ; l'année et le lieu de construction et, pour les bateaux à propulsion mécanique, même auxiliaire, la nature et la puissance de la machine ;

3° la capacité maximum de chargement ou le déplacement, d'après le certificat de jaugeage, ainsi que le numéro et la date de ce certificat ;

4° les nom, prénoms, profession et domicile du ou des propriétaires, ces indications étant remplacées pour les sociétés par la dénomination et le siège social ; en outre, en cas de copropriété, la part de chacun des copropriétaires ;

5° s'il y a lieu, les faits qui justifient l'immatriculation, conformément aux articles 3 et 4 ;

6° le fait que le bateau n'est pas immatriculé ailleurs ou, s'il est déjà immatriculé, le bureau d'immatriculation.

(3) Pour les bateaux en construction, il suffit que la demande contienne les indications qui peuvent être matériellement fournies ; ces indications doivent être complétées après achèvement du bateau.

ARTICLE 10. — L'immatriculation des bateaux a lieu dans chaque bureau suivant une série continue de numéros matricules. Sous chaque numéro, sont inscrites au moins les données prévues aux chiffres 1 à 5 de l'article 9, ainsi que la date de l'immatriculation.

ARTICLE 11. — (1) Si des modifications surviennent dans les faits mentionnés dans le registre, ou si le bateau périt, est démoli ou devient définitivement inapte à la navigation, l'inscription en doit être demandée au bureau d'immatriculation. La demande doit être signée du propriétaire et accompagnée des pièces justificatives néces-

saies, ainsi que du certificat d'immatriculation et éventuellement du duplicata, prévus à l'article 12.

(2) La loi du pays d'immatriculation fixe le délai dans lequel la demande doit être faite, ainsi que les conditions dans lesquelles la radiation d'office peut être opérée, sous réserve de l'observation de la disposition de l'alinéa (1) de l'article 15.

ARTICLE 12. — (1) Les inscriptions effectuées sur le registre en vertu des articles 10 et 11 doivent être reproduites sur un certificat délivré par le bureau d'immatriculation et sur lequel sont portées l'indication de ce bureau et celle de l'État auquel il ressortit.

(2) Tout bateau immatriculé doit être muni de son certificat d'immatriculation. Un duplicata, lorsqu'il en est délivré par le bureau d'immatriculation, peut tenir lieu de certificat. Ce duplicata doit être désigné comme tel, et mention de sa délivrance doit être faite sur le certificat.

ARTICLE 13. — Le certificat d'immatriculation ou un document distinct se trouvant à bord du bateau contiendra la reproduction des inscriptions hypothécaires, visée à l'article 21, ou la mention, par l'autorité chargée de la tenue du registre pour la publicité des droits, que le bateau n'est pas grevé d'hypothèques. Cette obligation ne vise, sauf disposition contraire de la loi du pays d'immatriculation, ni les bateaux qui ne sortent pas des eaux de l'État sur les registres duquel ils se trouvent immatriculés, ni les bateaux de moins de 20 tonnes métriques, en quelques eaux qu'ils naviguent.

ARTICLE 14. — (1) Tout bateau immatriculé doit porter sur les deux côtés ou sur l'arrière :

1° son nom ou sa devise et, s'il existe plusieurs bateaux appartenant au même propriétaire avec le même nom ou la même devise, un numéro distinctif ;

2° le numéro matricule visé à l'article 10, précédé, en caractères latins, soit de la ou des lettres initiales du bureau d'immatriculation, soit du nom dudit bureau, et suivi, en caractères latins, de la ou des lettres initiales de l'État auquel ce bureau ressortit.

(2) Les indications visées à l'alinéa (1) du présent article doivent être faites d'une manière visible et apparente, en caractères ayant au moins quinze centimètres de hauteur.

(3) Il est défendu d'effacer, d'altérer, de rendre méconnaissables, de couvrir ou de cacher par un moyen quelconque ces noms, lettres et numéros, et d'ajouter d'autres inscriptions qui seraient capables de nuire à la clarté de celles indiquées ci-dessus.

ARTICLE 15. — (1) Si un bateau est immatriculé sur les registres de l'un des États contractants, il ne peut pas être immatriculé sur les registres d'un autre sans qu'il soit procédé en même temps à

la radiation de la première immatriculation. Le transfert d'immatriculation de même que la radiation de l'immatriculation ne peuvent, lorsqu'il s'agit d'un bateau grevé d'hypothèques, être effectués si ce n'est avec le consentement de tous les créanciers hypothécaires et aux conditions acceptées par eux.

(2) Pour effectuer le transfert d'immatriculation d'un bateau du registre d'un État à celui d'un autre, les formalités suivantes doivent être remplies :

a) une demande d'immatriculation doit être adressée, dans les conditions visées à l'article 9, au bureau compétent de l'État dans lequel le bateau doit être immatriculé ;

b) une demande de radiation doit être adressée au bureau de l'État où le bateau est encore immatriculé ; la demande de radiation indique le bureau où l'immatriculation doit être transférée ; elle doit être accompagnée, s'il y a lieu, du consentement écrit et en double des créanciers, visé à l'alinéa (1).

(3) Au cas où le bureau du premier État ne s'oppose pas à la radiation sur son registre, il en informe, au moyen de la formule ci-annexée (voir Annexe II, Formule A), le bureau du second État, où la nouvelle immatriculation est demandée, et lui transmet en même temps un extrait certifié du registre et un double du consentement écrit des créanciers hypothécaires ; la signature des créanciers, apposée sur ce double, doit être dûment légalisée. Mention de la demande de transfert est faite alors au registre du premier État et aucune inscription ne peut être faite dorénavant audit registre. Si, toutefois, le bureau du premier État reçoit, dans les conditions prévues à l'article 38, une demande relative à une exécution forcée après que mention a été faite de la demande de transfert, il est fait application des dispositions dudit article ; copie certifiée de cette demande est transmise immédiatement par le bureau du premier État à celui du second État qui se conforme également à l'article 38.

(4) Dès réception de l'avis du bureau du premier État, l'autorité compétente du second État procède, s'il y a lieu, à l'immatriculation du bateau, délivre le certificat visé à l'article 12, et retire en même temps le certificat de l'immatriculation précédente, ainsi que, le cas échéant, le duplicata.

(5) Le bureau du second État adresse ensuite sans délai au bureau du premier État, suivant une formule ci-annexée (voir Annexe II, Formule B), une attestation constatant l'immatriculation sur son registre. Cette attestation doit être accompagnée du certificat de l'immatriculation précédente, et, le cas échéant, du duplicata. Au reçu de cette attestation, l'immatriculation est radiée par le bureau du premier État.

ARTICLE 16. — (1) Sont exclusivement compétentes pour la poursuite et la répression :

1° en ce qui concerne les contraventions à l'obligation d'immatriculer, visée à l'alinéa (1) de l'article 4, les autorités compétentes du pays ou des pays où le bateau peut être immatriculé ;

2° en ce qui concerne les contraventions à l'interdiction d'immatriculer un bateau dans plus d'un État, visée à l'alinéa (3) de l'article 4, les autorités compétentes des pays où les immatriculations ont été effectuées ;

3° en ce qui concerne les contraventions à l'article 11, les autorités compétentes du pays d'immatriculation ;

4° en ce qui concerne les contraventions à l'alinéa (2) de l'article 12 et à l'article 14, les autorités compétentes du pays où l'infraction a été constatée.

(2) Dans les cas visés aux 1°, 2° et 3°, si la contravention est constatée dans un autre État contractant, les autorités de cet État dressent le procès-verbal et transmettent le dossier aux autorités compétentes en vertu des dispositions desdits numéros, pour leur permettre de poursuivre et de réprimer la contravention, et, dans le cas visé au 2°, elles en adressent une copie aux bureaux où le bateau est immatriculé.

ARTICLE 17. — (1) Dans le cas où, d'après la loi nationale, le transfert de propriété dépend de l'inscription au registre, le terme « propriétaire » à l'article 4 doit s'entendre comme visant l'acquéreur.

(2) La loi nationale indique en pareil cas ceux à qui incombe l'obligation de signer les demandes visées aux articles 9 et 11.

TITRE II

ARTICLE 18. — Les dispositions du présent titre sont applicables à tout bateau immatriculé sur le registre d'un État contractant.

ARTICLE 19. — Les registres pour la publicité des droits sont, soit les registres prévus à l'article 1^{er}, soit des registres distincts de ceux-ci et tenus par une autorité du même pays. Dans ce dernier cas, les registres pour la publicité des droits doivent également répondre aux conditions de publicité spécifiées audit article. Une concordance sera établie entre les deux registres. Le certificat d'immatriculation et les extraits du registre délivrés par le bureau d'immatriculation doivent, dans ce cas, indiquer l'autorité chargée de la tenue du registre pour la publicité des droits.

CHAPITRE I^{er}. — DE LA PROPRIÉTÉ, DE L'USUFRUIT ET DES HYPOTHÈQUES

ARTICLE 20. — (1) Le transfert volontaire entre vifs des droits de propriété sur un bateau est réglé par la loi du pays d'immatriculation, si cette loi prévoit comme condition du transfert, ou tout au moins pour que ce transfert ait effet à l'égard des tiers, soit l'inscription aux registres pour la publicité des droits, soit la mise en possession de l'acquéreur.

(2) La même règle s'applique à la constitution de l'usufruit.

ARTICLE 21. — (1) Les effets d'une hypothèque, régulièrement établie sur un bateau d'après la loi du pays d'immatriculation et inscrite sur les registres pour la publicité des droits, sont régis par ladite loi.

(2) Toutefois, l'hypothèque ne peut garantir les intérêts pour une durée de plus de trois années en sus de l'année courante.

ARTICLE 22. — L'hypothèque s'étend à tous objets qui, sans faire partie intégrante du bateau, lui sont attachés à demeure par leur destination, à l'exception de ceux qui n'appartiennent pas au propriétaire du bateau.

ARTICLE 23. — (1) L'inscription d'hypothèque doit indiquer au moins le créancier, le montant de la créance, le taux des intérêts et les conditions d'exigibilité de la somme principale et des intérêts.

(2) Un renvoi à l'acte constitutif d'hypothèque peut tenir lieu de la mention dans l'inscription des conditions d'exigibilité, pourvu que cet acte ou une copie certifiée conforme soit déposé au bureau chargé de tenir les registres pour la publicité des droits.

ARTICLE 24. — (1) Sauf le cas d'exécution forcée, les conditions d'extinction des hypothèques sont déterminées par la loi du pays d'immatriculation.

(2) Toutefois, lorsque les objets visés à l'article 22 sont séparés du bateau, l'hypothèque s'éteint, en ce qui les concerne, dans les conditions fixées par la loi du lieu de leur situation.

ARTICLE 25. — Aucun État contractant n'est tenu d'organiser une procédure de purge ou toute autre procédure spéciale pour assurer l'application des dispositions qui précèdent.

ARTICLE 26. — Dans le cas, visé à l'alinéa (1) de l'article 15, où les créanciers hypothécaires donnent leur consentement au transfert d'immatriculation du bateau du registre d'un pays sur celui d'un autre, si les conditions posées par lesdits créanciers sont compatibles avec la loi du pays de la nouvelle immatriculation, les inscriptions d'hypothèques sont reportées d'office, avec le rang qu'elles avaient, et les effets des hypothèques sont désormais régis par ladite loi.

ARTICLE 27. — Les hypothèques constituées sur des portions d'un bateau sont assimilées, pour l'application de la présente Convention, aux hypothèques grevant le bateau lui-même.

CHAPITRE II. — DES PRIVILÈGES

ARTICLE 28. — Jouissent d'un privilège sur le bateau, y compris les objets visés à l'article 22 :

I. — 1° Les frais de conservation depuis la saisie ; les taxes de navigation ainsi que les droits de port et de pilotage ;

2° a) les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, des gens d'équipage et des autres personnes engagées par le propriétaire ou par le capitaine pour le service du bord, mais, en ce qui concerne les gages, pour une durée de six mois au plus ;

b) les primes d'assurances sociales des personnes visées ci-dessus, si cette créance est privilégiée par la loi du tribunal saisi, mais pour une durée de trois mois au plus ;

3° a) les rémunérations dues pour sauvetage et assistance ;

b) la contribution du bateau aux avaries communes si elle est privilégiée par la loi du pays d'immatriculation et si la responsabilité du propriétaire est limitée, en ce qui concerne cette contribution, par la loi appliquée par le tribunal saisi ;

4° a) les indemnités dues pour dommages causés par abordage ou autre accident de navigation à des navires ou bateaux, à des personnes ou biens autres que les personnes ou biens se trouvant à bord du bateau même, y compris les dommages causés aux ouvrages et aux installations des ports et des voies navigables ;

b) les indemnités dues pour lésions corporelles des personnes se trouvant à bord, pour autant que ces indemnités ne sont pas privilégiées en vertu de la lettre a) du 2°, ainsi que pour perte ou avarie de la cargaison et des bagages des passagers, jusqu'à concurrence de leur valeur, si ces indemnités sont privilégiées par la loi du pays d'immatriculation et si la responsabilité du propriétaire est limitée, en ce qui concerne ces indemnités, par la loi appliquée par le tribunal saisi.

II. — Les autres créances auxquelles la loi du tribunal saisi accorde un privilège.

ARTICLE 29. — (1) Les créances privilégiées en vertu du chiffre I de l'article 28 priment les créances hypothécaires.

(2) Toutefois, les créances mentionnées au 4° du chiffre I dudit article passeront après l'hypothèque si les faits constitutifs de ces créances sont postérieurs à l'inscription de l'hypothèque.

ART. 30. — (1) Les créances privilégiées en vertu du chiffre II de l'article 28 prennent rang après l'hypothèque.

(2) La loi du tribunal saisi peut toutefois prescrire que certaines de ces créances priment les créances hypothécaires si les faits constitutifs de la créance sont antérieurs à l'inscription de l'hypothèque et si, en outre, avant cette inscription, le créancier est devenu détenteur du bateau ou l'a fait saisir à titre conservatoire.

ARTICLE 31. — (1) Le rang des créances privilégiées entre elles est déterminé par l'ordre établi à l'article 28.

(2) Toutes les créances mentionnées sous le même numéro ont le même rang.

(3) Toutefois, les créances mentionnées sous le 3° du chiffre I dudit article sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

ART. 32. — Si un des créanciers visés aux 3° et 4° du chiffre I de l'article 28 reçoit, du fait que, par suite du jeu des conditions mises à l'existence ou au rang des privilèges par les dispositions de la lettre b) du 3°, de la lettre b) du 4° et de l'alinéa (2) de l'article 29, sa créance est primée par la créance hypothécaire, une somme inférieure à celle qu'il aurait reçue si sa créance avait primé la créance hypothécaire, le propriétaire est tenu personnellement au paiement de la différence, sans qu'il puisse invoquer une limitation de sa responsabilité, et sans préjudice de l'application d'une loi nationale en vertu de laquelle le propriétaire est tenu de la totalité de sa dette.

ARTICLE 33. — Les créances énumérées au chiffre I de l'article 28 donnent naissance à des privilèges sans que, pour être privilégiées, elles soient soumises à des conditions spéciales de preuve. Ces privilèges s'établissent sans formalités et suivent le bateau en quelque main qu'il passe.

ARTICLE 34. — (1) Les privilèges visés au chiffre I de l'article 28 s'éteignent :

1° en même temps que la créance et au plus tard à l'expiration d'un délai de six mois ;

2° dans le cas de vente forcée ;

3° en cas de vente volontaire, suivant la procédure prévue par la loi du pays d'immatriculation, si cette procédure se déroule dans ledit pays ;

4° de plus, en ce qui concerne les privilèges mentionnés à la lettre b) du 3° et à la lettre b) du 4°, dans les cas prévus par la loi du pays d'immatriculation.

(2) Le délai de six mois, prévu à l'alinéa précédent, court : en cas de sauvetage ou d'assistance, à partir du jour où les opérations sont

terminées ; dans les cas visés à la lettre a) du 4° du chiffre I de l'article 28, ainsi qu'en cas de lésions corporelles, du jour où le dommage a été causé ; en cas de perte ou avarie de la cargaison ou des bagages, à partir du jour de l'arrivée du bateau au port du déchargement ou à partir du jour où le créancier a su ou aurait raisonnablement dû savoir que le bateau a rompu le voyage ; dans tous les autres cas, à partir de l'exigibilité de la créance.

(3) Les causes de suspension et d'interruption du délai sont déterminées par la loi du tribunal saisi.

ARTICLE 35. — Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux créances nées du fait de l'exploitation d'un bateau par une personne autre que le propriétaire, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

TITRE III

De la saisie-conservatoire et de l'exécution forcée.

ARTICLE 36. — Lorsqu'un bateau immatriculé dans un des États contractants est l'objet d'une saisie-conservatoire sur le territoire d'un autre État contractant, la validité et les effets de cette saisie sont réglés par la loi de ce dernier État.

ARTICLE 37. — (1) La procédure d'exécution forcée ne peut se dérouler que dans le pays où le bateau se trouve.

(2) Cette procédure est réglée par la loi dudit pays.

(3) Toutefois, lorsqu'il s'agit d'un bateau immatriculé dans un des États contractants, qui se trouve sur le territoire d'un autre État contractant, les dispositions qui suivent doivent être observées.

ART. 38. — (1) Lorsque le bateau est saisi pour être vendu, ou lorsqu'une procédure d'exécution forcée est ouverte sans saisie préalable, l'autorité compétente doit demander au bureau d'immatriculation que mention en soit faite sur le registre pour la publicité des droits.

(2) La demande est établie suivant la formule ci-annexée (voir Annexe II, Formule C) ; elle peut être remise au consul du pays d'immatriculation pour être transmise par télégramme audit bureau contre paiement des frais.

(3) Le bureau d'immatriculation est tenu de prendre les mesures nécessaires pour que, dès la réception de la demande, toute personne qui vient consulter les inscriptions du registre pour la publicité des droits relatifs au bateau saisi, en ait connaissance, qu'il

en soit fait mention sur ce registre, que les créanciers inscrits en soient informés et qu'un extrait certifié conforme du registre, ainsi que la liste des adresses du propriétaire et des créanciers inscrits, indiquées par eux, soient envoyés à l'autorité compétente indiquée dans la demande.

(4) Aucune aliénation n'est opposable au créancier saisissant ou intervenant et à l'adjudicataire, si elle est effectuée après la réception de la demande par le bureau d'immatriculation ou si, lors de l'aliénation, l'acquéreur avait ou devait raisonnablement avoir connaissance de l'ouverture de la procédure ou de la saisie. La même règle s'applique à la constitution d'hypothèques et d'usufruits.

ARTICLE 39. — (1) La loi du lieu de l'exécution doit prévoir que les créanciers inscrits seront avisés au moins un mois à l'avance de la date jusqu'à laquelle ils pourront, dans les conditions fixées par cette loi, faire valoir leurs droits, et que, au moins un mois d'avance, la date de la vente sera communiquée à ces créanciers et publiée au lieu d'immatriculation.

(2) Le transfert de la propriété et l'extinction des hypothèques s'opèrent dans les conditions prescrites par la loi du lieu de l'exécution.

ARTICLE 40. — L'inobservation des formalités prescrites à l'article 39 entraîne, suivant la loi du lieu de l'exécution, soit la nullité de la vente, soit la non-opposabilité de la vente à des tiers intéressés, soit la réparation par l'État du préjudice causé. L'obligation de réparation ne peut être subordonnée à la condition de réciprocité.

ARTICLE 41. — (1) Ne seront déduits du prix d'adjudication avant sa distribution, que les frais de justice effectués dans l'intérêt commun des créanciers pour parvenir à la vente et à la distribution du prix, y compris les frais de garde, mais exception faite des frais encourus en vue d'obtenir un titre exécutoire.

(2) Le surplus du prix d'adjudication est distribué aux créanciers, conformément aux règles de procédure de la loi du lieu de l'exécution, et en tenant compte du rang qui leur appartient aux termes de la présente Convention.

ARTICLE 42. — (1) L'autorité compétente du pays d'immatriculation doit procéder à la radiation des hypothèques éteintes dans les conditions prévues à l'article 39 sur présentation d'une expédition authentique de l'acte d'adjudication et après que l'autorité compétente d'après la loi du pays d'immatriculation aura constaté que l'expédition est authentique, que l'autorité qui a procédé à l'adjudication était compétente et que les stipulations de publicité, visées à l'article 39, ont été observées.

(2) L'autorité compétente du pays d'immatriculation informe les créanciers inscrits de la radiation opérée.

(3) L'expédition de l'acte d'adjudication, vérifiée conformément à l'alinéa (1), constitue à l'égard du bureau d'immatriculation la preuve du transfert de propriété.

TITRE IV

Dispositions finales.

ARTICLE 43. — La présente Convention n'est pas applicable aux bateaux affectés exclusivement à l'exercice, à un titre quelconque, de la puissance publique.

ARTICLE 44. — Les États contractants, dont la législation ne serait pas, dès à présent, suffisante pour assurer l'exécution des dispositions de la présente Convention, prendront les mesures et édicteront les sanctions nécessaires à cet effet.

ARTICLE 45. — (1) En vue de l'application de la présente Convention, les autorités judiciaires et administratives compétentes des États contractants sont autorisées à correspondre directement entre elles au moyen des formules annexées à ladite Convention.

(2) A défaut d'accords bilatéraux entre les Gouvernements des États contractants sur la procédure à suivre pour toutes autres communications entre leurs autorités respectives, ces communications se feront par la voie diplomatique ou par toute autre voie admise dans la pratique pour de telles communications.

ARTICLE 46. — Les États contractants s'engagent à se communiquer, par l'intermédiaire du Secrétaire général de la Société des Nations, les dispositions d'ordre législatif ou réglementaire prises par chacun d'eux pour assurer l'exécution de la présente Convention, la liste des autorités chargées de la tenue des registres, ainsi que le nom et les lettres initiales des bureaux d'immatriculation.

ARTICLE 47. — (1) Chaque État contractant prendra les mesures nécessaires pour que, à l'expiration d'un délai de trois ans, à compter de la date à laquelle la présente Convention prendra effet en ce qui le concerne, les inscriptions portées sur ses registres et les certificats délivrés par ses bureaux, antérieurement à cette date, soient mis en concordance avec les dispositions de ladite Convention.

(2) A titre transitoire, les certificats d'immatriculation conformes aux dispositions de la loi du pays d'immatriculation, délivrés avant la date mentionnée à l'alinéa précédent, seront admis, jusqu'à l'expi-

ration du même délai, comme équivalents aux certificats d'immatriculation prévus par la Convention.

(3) Pendant le même délai, les dispositions des alinéas (1) et (2) de l'article 14 ne s'appliqueront pas aux bateaux immatriculés avant la date susmentionnée.

ARTICLE 48. — La présente Convention ne s'applique pas aux colonies, protectorats ou territoires placés sous suzeraineté ou mandat.

ARTICLE 49. — Les interprétations et réserves figurant au Protocole-Annexe ci-joint sont adoptées et auront mêmes force, valeur et durée que la présente Convention.

ARTICLE 50. — La présente Convention, rédigée en français, portera la date de ce jour et sera, jusqu'au 31 mai 1931, ouverte à la signature de tous les États ayant été représentés à la Conférence ou ayant été invités à s'y faire représenter.

ARTICLE 51. — La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront transmis au Secrétaire général de la Société des Nations qui en notifiera le dépôt à tous les États signataires ou adhérents.

ARTICLE 52. — A partir du 1^{er} juin 1931, tout État visé à l'article 50 pourra adhérer à la présente Convention. Cette adhésion s'effectuera au moyen d'un instrument communiqué au Secrétaire général de la Société des Nations aux fins de dépôt dans les archives du Secrétariat. Le Secrétaire général notifiera ce dépôt à tous les États signataires ou adhérents.

ARTICLE 53. — (1) Six mois après le dépôt, le dernier en date, des ratifications ou adhésions de trois États, la présente Convention entrera en vigueur pour chacun des États qui l'aura ratifiée ou qui y aura adhéré au moment dudit dépôt. Cette Convention prendra effet pour les États qui la ratifieront ou qui y adhéreront par la suite six mois après le dépôt de leur instrument de ratification ou d'adhésion. Elle sera enregistrée par le Secrétaire général de la Société des Nations le jour de son entrée en vigueur.

(2) Tout État peut subordonner l'effet de sa ratification ou de son adhésion à la ratification ou à l'adhésion par un ou plusieurs États désignés par lui dans son instrument de ratification ou d'adhésion.

ARTICLE 54. — Après que la présente Convention aura été en vigueur pendant cinq ans, la revision pourra en être demandée à toute époque par trois au moins des États contractants.

ARTICLE 55. — (1) La présente Convention pourra être dénoncée par l'un quelconque des États contractants après l'expiration d'un délai de cinq ans à partir de la date de son entrée en vigueur pour ledit État.

(2) La dénonciation sera faite sous forme de notification écrite

adressée au Secrétaire général de la Société des Nations. Copie de cette notification informant tous les autres États contractants de la date à laquelle elle a été reçue leur sera transmise par le Secrétaire général.

(3) La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle elle aura été reçue par le Secrétaire général et ne sera opérante qu'en ce qui concerne l'État qui l'aura notifiée.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires susnommés ont signé la présente Convention.

FAIT à Genève, le neuf décembre mil neuf cent trente, en un seul exemplaire qui sera déposé aux archives du Secrétariat de la Société des Nations ; copie conforme en sera remise à tous les États visés à l'article 50.

PROTOCOLE-ANNEXE

I. Il est entendu que la présente Convention n'a pas pour effet de mettre obstacle au droit d'un État de s'opposer, en cas d'événements graves, au transfert d'immatriculation des bateaux inscrits sur ses registres, ni, d'une manière générale, de régler la question des échanges commerciaux d'ordre international auxquels les bateaux donnent lieu, question qui demeure réservée notamment aux traités de commerce et aux conventions générales économiques.

II. Il est entendu qu'aucune des dispositions de la présente Convention ne doit être interprétée comme modifiant les traités, actes et conventions qui régissent les voies d'eau internationales ou d'intérêt international.

III. *Ad article 4, alinéa (4).*

Il est entendu, pour l'application de l'alinéa (4) de l'article 4, que, en ce qui concerne les sociétés de capitaux, leur nationalité est déterminée par le siège social.

IV. *Ad article 18.*

Chaque État contractant peut se réserver le droit, en ratifiant la présente Convention ou en y adhérant, de ne pas appliquer, par dérogation à l'article 18, les dispositions du Titre II aux bateaux immatriculés sur ses registres qui se trouvent sur son propre territoire, à moins qu'il n'existe sur ces bateaux une hypothèque garantissant une obligation contractée dans un autre État contractant et stipulée payable dans un autre État contractant et à la condition que ces faits soient mentionnés au registre pour la publicité des droits visé à l'article 19.

V. *Ad article 21 et suivants.*

Le terme « hypothèque » au sens de la présente Convention comprend entre autres les droits de gage inscrits sur les bateaux immatriculés visés à l'article 1259 du Code civil allemand, les lettres de gage visés à l'ancien article 315 du Code de commerce néerlandais, les droits de gages visés aux articles 495 à 499 du Code de commerce roumain, les hypothèques sur bateaux visées aux lois fédérales suisses du 28 septembre 1923 et du 25 septembre 1917.

Il est entendu que, lorsque, en conformité de la loi du pays d'immatriculation et en exécution d'une clause inscrite du contrat constitutif de l'hypothèque, un créancier hypothécaire aura été envoyé en possession du bateau, les droits que lui confère cet envoi en possession d'après la loi du pays d'immatriculation seront reconnus dans tous les États contractants comme étant un effet de l'hypothèque.

VI. *Ad Titre II, chapitre II.*

Le terme « privilège » au sens de la présente Convention comprend entre autres les gages légaux du droit allemand.

VII. *Ad article 28.*

Il est entendu que la présente Convention ne porte en rien atteinte aux privilèges pouvant appartenir au Trésor public du pays où se trouve le bateau au moment de la vente forcée, non plus qu'au rang de ces privilèges.

VIII. *Ad article 38.*

Il est entendu qu'au cas où, en vertu de la loi du pays d'immatriculation, la conclusion de contrats d'affrètement ou de louage de bateaux serait opposable au créancier saisissant ou intervenant et à l'adjudicataire, la règle visée à l'alinéa (4) de l'article 38 s'appliquera, dans les conditions y mentionnées, également à ces contrats.

IX. *Ad article 50.*

Il est joint à la présente Convention un texte en langue allemande ; les Plénipotentiaires, en signant ladite Convention, peuvent réserver à leur Gouvernement le droit, en la ratifiant, d'adopter ce texte, étant entendu que, dans ce cas, ledit texte vaudra également dans les rapports entre les États qui auraient usé du même droit et qu'au cas de différend entre ces États sur l'interprétation des textes, le texte de la Convention prévaudra si un des États parties ou intervenant au différend le réclame.

Le même droit est reconnu aux États qui adhéreront à la Convention.

ANNEXE I

LISTE DES LETTRES INITIALES DES ÉTATS VISÉS A L'ARTICLE 2

D	Allemagne.
A	Autriche.
B	Belgique.
BG	Bulgarie.
DA	Dantzig.
F	France.
GR	Grèce.
M	Hongrie.
I	Italie.
N	Pays-Bas.
PL	Pologne.
P	Portugal.
RM	Roumanie.
S	Suède.
CH	Suisse.
CS	Tchécoslovaquie.
Y	Yougoslavie.

ANNEXE II

FORMULE A

CONVENTION CONCERNANT L'IMMATRICULATION DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE, LES DROITS RÉELS SUR CES BATEAUX ET AUTRES MATIÈRES CONNEXES, EN DATE DU 9 DÉCEMBRE 1930.

A

Transfert d'immatriculation.

Nom du Bureau
d'immatriculation.

État auquel res-
sortit ce Bureau.

(Imprimé dans
la langue du pays
d'envoi, les men-
tions écrites de-
vant être effectuées
au moins en carac-
tères latins et en
chiffres arabes.)

Conformément à l'article 15 de la Convention concernant l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, les droits réels sur ces bateaux et autres matières connexes, en date du 9 décembre 1930, nous vous faisons savoir que nous avons reçu une demande de radiation de notre registre d'immatriculation du bateau (nom), inscrit sous le N°, que les intéressés désirent faire immatriculer sur votre registre. Il n'existe, de notre part, aucune opposition à cette radiation. Celle-ci sera effectuée dès que vous nous aurez fait parvenir l'attestation constatant l'inscription dudit bateau sur votre registre, accompagnée du certificat d'immatriculation, délivré par nous, *et du duplicata* (1).

Nous annexons à la présente les pièces suivantes :

1° la copie certifiée de l'immatriculation sur notre registre ;

2° un *état des inscriptions existantes* ou un *certificat négatif* (2) ;

3° le consentement écrit et dûment légalisé des créanciers hypothécaires.

(1) Biffer cette mention s'il n'y a pas de duplicata.

(2) Biffer la mention inutile.

FORMULE B

CONVENTION CONCERNANT L'IMMATRICULATION DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE, LES DROITS RÉELS SUR CES BATEAUX ET AUTRES MATIÈRES CONNEXES, EN DATE DU 9 DÉCEMBRE 1930.

B

Transfert d'immatriculation.

Nom du Bureau
d'immatriculation.

État auquel res-
sortit ce Bureau.

(Imprimé dans
la langue du pays
d'envoi, les men-
tions écrites de-
vant être effectuées
au moins en carac-
tères latins et en
chiffres arabes.)

Nous référant à votre lettre du
concernant la radiation de votre registre et
l'immatriculation sur notre registre du bateau
inscrit sur votre registre sous le nom
..... et le numéro nous vous
faisons savoir que l'immatriculation de ce
bateau sur notre registre a été effectuée le
..... sous le
nom et le
numéro

Nous vous envoyons ci-inclus le certificat
d'immatriculation délivré par vous *et le dupli-
cata* (1) que nous avons retiré (s) conformément
à l'article 15 de la Convention concernant l'im-
matriculation des bateaux de navigation inté-
rieure, les droits réels sur ces bateaux et autres
matières connexes, en date du 9 décembre 1930.

(1) Biffer cette mention s'il n'y a pas de duplicata.

FORMULE C

CONVENTION CONCERNANT L'IMMATRICULA-
TION DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉ-
RIEURE, LES DROITS RÉELS SUR CES
BATEAUX ET AUTRES MATIÈRES CONNEXES,
EN DATE DU 9 DÉCEMBRE 1930.

C

Requête à fins de mention de saisie.

(Imprimé dans
la langue du pays
d'envoi, les men-
tions écrites de-
vant être effectuées
au moins en carac-
tères latins et en
chiffres arabes.)

Le bureau d'immatriculation des bateaux à
.....
est requis de faire le nécessaire pour que men-
tion soit faite sur le registre pour la publicité
des droits du fait que le bateau nommé
.....
appartenant à (1)
inscrit au registre à
portant les lettres et numéros
a fait l'objet d'une saisie-exécution
à la date du
en vertu de (2)
par (3)
à la requête de
pour une créance d'une somme de
.....
avec intérêts et frais.

(Signé par l'autorité qui a
effectué la saisie.)

(1) Nom du propriétaire s'il est connu.

(2) Jugement ou autre titre exécutoire.

(3) L'autorité qui a effectué la saisie.

BIBLIOGRAPHIE

- Bedarride.** — *Commentaire du livre II du Code de commerce*, 5 volumes 1856.
- Berlingieri (Francesco).** — *Verso l'unificazione del Diritto del mare*, Athaeneum Roma, 1918.
- Bolaffio (Leone) e Vivante (Cesare).** — *Il Codice di commercio commentato e coordinato* (dai professori).
- Bonnecase (Julien).** — *Traité de droit commercial maritime*. Sirey, 1922.
- *Le droit commercial maritime ; son particularisme ; son domaine d'application et son interprétation*, 2^e édition. Sirey, 1931.
- Brunetti (Antonio).** — *Diritto marittimo privato italiano*. (Torino), 1929-1930, 2 volumes.
- Collin (Ambroise) et Capitant (Henri).** — *Cours élémentaire de droit civil français*, 3 volumes, 7^e édition, Dalloz, Paris, 1930-1932, avec Julliot de la Morandière.
- Collin (Ambroise).** — *La navigation commerciale au XIX^e siècle*. Ed. A. Rousseau, Paris, 1901.
- Cosak.** — *Traité de droit commercial*, traduit par Mis (Léon). Bibliothèque internationale de droit privé et de droit criminel, publiée par MM. Henri Lévy-Ullmann et Lerebours-Pigeonnières, Paris, 1904-1907.
- Danjon (Daniel).** — *Traité de droit maritime*, 2^e édition. Sirey, Paris, 1926, avec le concours de M. Lepargneur.
- De Courcy.** — *Questions de Droit maritime*.
- Demogue (René).** — *L'unification internationale du droit privé*. Leçons faites à la Faculté du droit de l'Université de Buenos-Ayres. Ed. Rousseau, Paris, 1927.
- Desjardins (Arthur).** — *Traité de droit commercial maritime*, 9 volumes, Paris, 1878-1889. Introduction historique à l'étude du droit commercial maritime.
- Dufour.** — *Droit maritime*, 2 volumes, Paris, 1889.
- Dumitresco (M. A.).** — *Codul de Comerciu adnotat*. Ed. Cugetarea, Bucarest.
- Hennebicq.** — *Principes de droit maritime comparé*, 3 volumes. Ed. Larcier, Bruxelles ; Ed. Pedone, Paris, 1904-1910. Première partie : Le navire.
- Lacour (Léon).** — *Précis de droit maritime*, Dalloz, Paris, 1928.
- Lyon-Caen.** — *Etudes de Droit international privé maritime*, 1883.

- Lyon-Caen (Ch.) et Renault (Louis).** — *Traité de droit commercial*, 5^e édition, avec André Amiaud, Paris, 1921 et s. Tomes V et VI sur le Droit maritime.
- Lyon-Caen (Ch.).** — *Le Code fluvial rhénan*, traduction, avec un avant-propos et notes par M. Niboyet.
- Niboyet (J.-P.).** — *Des conflits relatifs à l'acquisition de la propriété et des droits sur les meubles corporels à titre particulier* (édition commerciale d'une thèse de doctorat), Sirey, Paris, 1912.
- Pillet et Niboyet.** — *Traité de droit international privé*, Sirey, Paris.
- Pardessus.** — *Collection de lois maritimes*. Tome 1^{er}.
- Planiol et Ripert.** — *Traité élémentaire de droit civil*, 12^e édition, 1932 (1931). Paris, Librairie générale de Droit et de Jurisprudence.
- *Traité pratique de droit civil*, 13 volumes. Paris, 1927-1932, Librairie générale de Droit. T. XII^e avec Becqué sur les Sûretés réelles.
- Ripert (Georges).** — *Droit maritime*, 3^e édition, 3 volumes. Rousseau et C^{ie}, Paris, 1929-1930.
- Smeesters.** — *Droit maritime et droit fluvial*, 3 volumes. Bruxelles, 1911-1912.
- Sohr (Frédéric).** — *Le droit maritime. Son unification*. Bruxelles, 1914.
- Wahl (Albert).** — *Traité théorique et pratique de droit maritime*. Sirey, Paris, 1924.

Thèses :

- De Bevoite.** — *La règle locus regit actum et ses applications en droit maritime*, thèse, Aix, 1895.
- Carrus (Suzy).** — *Les privilèges sur le navire pour fournitures et réparations*, thèse, Paris, 1928.
- Delorme.** — *L'hypothèque fluviale*, thèse, Paris, 1908.
- D'Orsetty.** — *L'hypothèque fluviale*, thèse, Paris, 1911.
- Eynard.** — *La loi du pavillon*, thèse, Aix, 1926.
- Galibourg.** — *L'unification du droit commercial maritime*, thèse, Rennes, 1912.
- Jourdan.** — *Les sûretés réelles sur les navires ; étude de droit comparé*, thèse, Aix, 1914.
- Niboyet (J.-P.)** — *Des conflits des lois relatifs à l'acquisition de la propriété et des droits sur les meubles corporels à titre particulier*, thèse Paris, 1912.
- Ripert (Henri).** — *L'unification du droit maritime et les Conventions de Bruxelles de 1910*. Thèse, Aix, 1911.

Extraits et articles de Revues :

- Barbey (G.).** — Les droits réels maritimes et le compte rendu de la discussion de Venise de 1907. *Rev. Autran*, t. XXIII, p. 721.
- Carver (T. G.).** — Note sur les privilèges maritimes en droit anglais. *Bulletin*, n^o 11, pp. 102 à 106.

- Philimore (G.).** — Memorandum as to Priorities of maritime liens. *Bulletin*, n° 12, pp. 56 et suiv.
- Franck (Louis).** — De l'hypothèque maritime, droit comparé et conflit de lois. *Rev. Autran*, t. XI pp. 256 et suiv.
- Govare.** — Etude sur les tentatives faites en vue d'uniformiser le droit maritime. *Rev. Darras*, 1905, p. 593.
- Hennébicq (Léon).** — Note de droit comparé sur les principes en matière de privilèges et d'hypothèques. *Bulletin*, n° 10, f. III, p. 12.
- Lefèbvre (Eugène).** — Des conflits de lois en matière de propriété de navire, d'hypothèque et autres droits réels. *Rev. Autran*, t. XX, pp. 796 et suiv.
- Lévy-Ullmann (Henri).** — *Vers le droit mondial du xxe siècle*. Paris, 1923. Préface au tome 1er de la *Collection d'Etudes de droit comparé*.
- Lyon-Caen.** — De l'unification des lois maritimes. *Bulletin de l'Académie des Sciences politiques* 1910.
- Marais (G.).** — Conférence de Liverpool de 1905. *Rev. Autran*, t. XXI, p. 265.
- Niboyet (J.-P.).** — Etudes de droit international privé fluvial (Extrait de la *Revue de droit international et de législation comparée*, 1924, nos 4-5, pp. 333. et s.).
- Le développement de l'hypothèque fluviale en France depuis sa création. *La navigation du Rhin*, 15 oct. 1920, p. 481.
- La première Conférence pour l'unification du droit fluvial (Extr. de la *Rev. de Dr. Int. et de législation comparée*, nos 2 et 3, 1931).
- Ripert (Georges).** — La Conférence d'Anvers du Comité maritime international (28-30 juillet 1931). *Rev. Autran*, t. XXIII, pp. 304 à 305.
- La Conférence diplomatique de Bruxelles (17-26 octobre 1922). *Rev. Dor* t. 2, pp. 49 et suiv.
- L'œuvre de l'unification du droit maritime. *Bulletin Soc. de législation comparée*, 1924, p. 159.
- La Conférence diplomatique de Bruxelles de 1926 (Extrait de la *Rev. Dor* t. 14).
- Cours de Droit International privé maritime, 1931 (*Institut de Hautes Études Internationales*).
- Verneaux (René).** — Conférence d'Amsterdam (1904) *Rev. Autran*, t. XXI, p. 152.
- Des travaux relatifs à l'unification du droit maritime et de leurs résultats, 1897-1907, *Clunet*, 1908, p. 56.
- Rapports, notes et observations présentés par les délégués et les gouvernements** [*Bulletin du Comité maritime international*; *Revue internationale du droit maritime* (*Rev. Autran*); *Revue de droit maritime comparé* (*Rev. Dor*)].

Abréviations :

- D, D. H.* . . *Dalloz périodique, Dalloz hebdomadaire. Recueils de Jurisprudence.*
- S.* *Recueil périodique de Jurisprudence Sirey.*

- Rev. Autran.* *Revue internationale du Droit maritime*, fondée par Autran, (1885-1923).
- Rev. Dor* . . *Revue de Droit maritime comparé*, fondée par M. Léopold Dor en 1923. Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris.
- Bulletin* . . *Bulletin du Comité maritime international*.
- Rev. Darras.* *Revue de Droit international privé* (Darras-Lapradelle).
- Clunet* . . *Journal de Droit international privé*.
- Gazz. Uff.* *Gazzetta Uffiziale*.
- Conf. U.D.F.* P. V., 1930. S. D. N. (et Document cité) = Conférence pour l'Unification du Droit fluvial de 1930. Comptes rendus, textes, Procès-verbaux Société des Nations.
-

VU : *Le Président*,
G. RIPERT.

VU : *Le Doyen de la Faculté*,
H. BERTHÉLEMY.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
S. CHARLÉTY.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
AVANT-PROPOS	I

INTRODUCTION GÉNÉRALE

CHAPITRE PREMIER

De la propriété et des droits réels sur le navire.

SECTION I. — <i>De la nature particulière des navires et de ses conséquences juridiques.</i>	5
§ 1. — L'individualisation du navire.	6
§ 2. — L'organisation de la propriété ; a) Francisation du navire ; b) Mutation en douane ; c) Effets de la mutation en douane.	7
§ 3. — De la création et de la publicité de l'hypothèque maritime.	11
§ 4. — Du droit de suite des créanciers privilégiés et chirographaires du navire.	12
SECTION II. — <i>Considérations générales sur les privilèges maritimes en droit comparé</i>	13
§ 1. — Droit français.	13
§ 2. — Droit anglais.	16
§ 3. — Droit italien	21
§ 4. — Droit belge	22
§ 5. — Droit allemand	23
SECTION III. — <i>Considérations générales sur l'hypothèque maritime en droit comparé</i>	25
§ 1. — Droit français.	25
§ 2. — Droit anglais : le mortgage	28
§ 3. — Droit italien : le pegno navale.	30

CHAPITRE II

Conflits de lois relatifs aux sûretés réelles sur les navires.

	Pages
SECTION I. — <i>Généralités. Doctrine</i>	32
Théorie de M. Niboyet	33
Théorie de la <i>lex fori</i>	36
Théorie de la <i>lex loci</i>	37
Théorie de la <i>loi du pavillon</i>	37
SECTION II. — <i>La jurisprudence</i>	40
§ 1. — Jurisprudence française : A) Navire sous pavillon français saisi et vendu en France. B) Navire étranger saisi et vendu en France : a) application de la <i>lex fori</i> ; b) application de la loi du pavillon	41
§ 2. — Jurisprudence belge : a) <i>lex fori</i> ; b) loi du pavillon	44
§ 3. — Jurisprudence américaine des Etats-Unis. Conclusion.	45
SECTION III. — <i>Conflits de lois en matière d'hypothèque maritime</i>	47
§ 1. — Jurisprudence française : A) Navire étranger grevé d'hypothèque ou d'un droit réel similaire et saisi et vendu en France : a) avant la loi du 10 décembre 1874 sur l'hypothèque maritime, <i>lex fori</i> ; b) après la loi du 10 décembre 1874, loi du pavillon. B) Navire français grevé d'hypothèque saisi et vendu à l'étranger. Arrêt du 24 juin 1912. Note de M. Ripert. Note de M. Lyon-Caen. Conclusion sur les notes de MM. Ripert et Lyon-Caen.	48
§ 2. — <i>Jurisprudence belge</i> : Navire étranger grevé d'hypothèque ou d'un droit similaire, grevé et vendu en Belgique : a) application de la <i>lex rei sitæ</i> ; b) application simultanée de la <i>lex rei sitæ</i> et de la loi du pavillon	57
§ 3. — <i>Jurisprudence italienne</i> : Navire anglais grevé d'un mort-gage saisi et vendu en Italie, <i>lex fori</i>	58
§ 4. — <i>Jurisprudence anglaise</i> : la loi du pavillon combinée avec la <i>lex fori</i>	59
SECTION IV. — Impossibilité d'arriver à un règlement général des conflits de lois, nécessité inexorable de l'unification du droit des privilèges et hypothèques maritimes	60

CHAPITRE III

De l'hypothèque et des privilèges sur les bateaux en droit comparé.

SECTION I. — <i>De l'hypothèque sur les bateaux</i>	64
§ 1. — Droit français	64

	Pages
§ 2. — Droit belge	65
§ 3. — Droit allemand	65
SECTION II. — <i>Des privilèges sur les bateaux</i>	66
§ 1. — Droit français.	66
§ 2. — Droit belge	67
SECTION III. — <i>Des conflits de lois en droit fluvial</i>	68

PREMIÈRE PARTIE

EFFORTS ET TRAVAUX EN VUE D'ABOUTIR AUX CONVENTIONS INTERNATIONALES DE BRUXELLES DE 1926 ET DE GENÈVE DE 1930

A. — Travaux préparatoires de la Convention de Bruxelles de 1926 sur les privilèges et hypothèques maritimes.

CHAPITRE PREMIER

Généralités sur l'unification.

SECTION I. — <i>Diverses opinions sur l'unification du droit privé en général, et du droit maritime en particulier</i> . . .	71
§ 1. — Opinions sur l'unification du droit privé en général ; a) opinion de M. René Demogue ; b) opinion de M. Henri Lévy-Ullmann	71
§ 2. — L'unification du droit maritime	73
§ 3. — Opinions des auteurs sur l'unification du droit mari- time : a) opinion de Pardessus ; b) opinion de Des- jardins ; c) opinion de M. Danjon ; d) opinion de M. Georges Ripert ; e) opinion de M. Wahl ; f) opi- nion de M. Gidel ; g) opinion de M. Beernaert ; h) opinion de M. Govare.	74
§ 4. — Opinions contraires : opinion de M. Bonnetcase . .	77
§ 5. — Conclusion sur l'unification du droit maritime . .	79
SECTION II. — <i>Méthodes d'unification</i>	81
§ 1. — Méthodes possibles	81
§ 2. — Méthode adoptée par le Comité maritime international.	81

CHAPITRE II

Difficultés et obstacles à l'unification.

SECTION I. — <i>Difficultés d'ordre psychologique</i>	83
§ 1. — L'orgueil national	84
§ 2. — La tradition	85
§ 3. — La routine.	87

	Pages
SECTION II. — <i>Difficultés d'ordre politique et économique</i>	88
SECTION III. — <i>Difficultés d'ordre juridique</i>	89
§ 1. — Divergences sur le nombre et le rang des privilèges.	89
§ 2. — Divergences sur l'existence du privilège même . . .	90
§ 3. — Divergences sur le contenu et les effets du droit . .	91
SECTION IV. — <i>Difficultés d'ordre technique législatif</i>	91
SECTION V. — <i>Difficultés d'ordre jurisprudentiel</i>	92

CHAPITRE III

Les travaux des Conférences internationales et les avant-projets de traité.

SECTION I. — <i>La Conférence d'Amsterdam de 1904</i>	95
§ 1. — Système adopté	95
§ 2. — Discussion sur le privilège pour abordage	96
§ 3. — Autres discussions sur la classification des privilèges.	98
§ 4. — Les résolutions de la Conférence d'Amsterdam de 1904.	98
SECTION II. — <i>La Conférence de Liverpool de 1905</i>	99
§ 1. — L'avant-projet de traité et les observations présentées par la Commission	99
§ 2. — La discussion générale : a) la détermination et le rang des privilèges ; b) la règle de l'ordre inverse ; c) modifications de quelques termes ambigus . . .	102
§ 3. — Résolutions de la Conférence de Liverpool	106
SECTION III. — <i>La Conférence de Venise de 1907. Avant-projet de la Commission de Paris de 1906. Avant-projet de Venise</i>	106
§ 1. — L'examen de l'avant-projet de traité élaboré par la Commission de Paris de 1906	106
§ 2. — Discussion générale	108
§ 3. — Les rapports présentés par l'Association française de Droit maritime à la Conférence de Venise : a) Rap- port de M. Lefebvre ; b) Rapport de M. Lureau . . .	109
§ 4. — Traits caractéristiques de l'avant-projet de Venise . .	111
SECTION IV. — <i>Conférence diplomatique de Bruxelles. Session de 1909</i>	112
§ 1. — Propositions de la délégation allemande	112
§ 2. — Note présentée par le Comité maritime international.	114
§ 3. — Privilèges ajoutés par la Conférence de Bruxelles de 1909	115

	Pages
SECTION V. — <i>Conférence diplomatique de Bruxelles de 1910. Bases d'un nouveau projet</i>	115
§ 1. — Observations présentées par la délégation des Etats-Unis	115
§ 2. — Propositions formulées par le gouvernement français.	116
§ 3. — Propositions du gouvernement allemand	117
§ 4. — Propositions du gouvernement britannique	117
§ 5. — Bases du projet de convention de Bruxelles de 1910	117
SECTION VI. — <i>Conférence de Bruxelles de 1913. Réunion de la Sous-Commission. Projet de 1913.</i>	118
§ 1. — Arguments invoqués par la thèse allemande	119
§ 2. — Arguments invoqués en faveur de la thèse contraire.	119
§ 3. — Résolution de la Sous-Commission	120
SECTION VII. — <i>La Conférence d'Anvers de 1921. Discussion générale</i>	120
SECTION VIII. — <i>Conférence diplomatique de Bruxelles et projet définitif de 1922</i>	122
§ 1. — La proposition de la délégation des Etats-Unis d'Amérique, en liaison avec l'acte Jones de 1920	122
§ 2. — Le projet définitif de 1922	124
SECTION IX. — <i>Conférence de Bruxelles de 1923. Nouveau projet élaboré par la Sous-Commission</i>	126
SECTION X. — <i>La Conférence de Gênes de 1925. Discussion générale.</i>	127
§ 1. — Objections formulées par l'Association de Droit maritime des Etats-Unis	128
a) Objections d'ordre juridique; b) objections d'ordre constitutionnel	128
§ 2. — Les objections formulées par le <i>British Maritime Committee</i>	130
§ 3. — Observations du Comité des Directeurs des Banques néerlandaises de crédit maritime	131
§ 4. — Discussion générale. Proposition britannique	131
§ 5. — Nouvelle objection de la délégation des Etats-Unis	132
 B. — Travaux préparatoires pour aboutir à la Convention de Genève de 1930 concernant l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, les droits réels sur ces bateaux et autres matières connexes.	
 La collaboration de la Commission centrale pour la navigation du Rhin avec le Comité fluvial de la S. D. N. Les principes adoptés pour l'élaboration de l'avant-projet	134

DEUXIÈME PARTIE

ÉTUDE SPÉCIALE DE LA CONVENTION DE BRUXELLES DE 1926
SUR LES PRIVILÈGES ET HYPOTHÈQUES MARITIMES

CHAPITRE PREMIER

Principes de la Convention. 143

CHAPITRE II

Des sûretés réelles conventionnelles sur le navire
prévues par la Convention.SECTION I. — *Validité des sûretés réelles conventionnelles sur le
navire d'après la loi du pavillon* 146SECTION II. — *Publicité hypothécaire* 147

CHAPITRE III

Des privilèges maritimes établis par la Convention de Bruxelles.

SECTION I. — *Énumération et classement des privilèges* 150

§ 1. — Privilèges de premier rang 150

1^o Les frais de justice, frais de conservation, taxes
et droits, frais de pilotage et de garde 1502^o Gages et loyers du capitaine, de l'équipage et du
personnel du bord 1513^o Rémunérations pour assistance et sauvetage et
contribution aux avaries communes 1524^o Indemnités pour abordage ou autres accidents
de navigation 1535^o Créances résultant des contrats passés par le
capitaine pour les besoins réels de la conservation
du navire ou de la continuation de voyages 156

§ 2. — Privilèges de deuxième rang 157

Les privilèges prévus par les lois nationales.

SECTION II. — *Assiette des privilèges* 158SECTION III. — *Conditions de forme et de preuve des privilèges
maritimes* 160SECTION IV. — *Extinction des privilèges maritimes internationaux.* 161

§ 1. — Extinction du droit de suite 161

§ 2. — Extinction du droit de préférence et du droit de suite. 162

§ 3. — Autres causes d'extinction. 163

CHAPITRE IV

Portée d'application de la Convention.

SECTION I. — <i>Portée d'application quant à la nature des navires.</i> . .	165
SECTION II. — <i>Portée d'application de la Convention quant aux personnes qui exploitent le navire</i>	165
SECTION III. — <i>Portée d'application de la Convention quant à la nationalité des navires</i>	165

CHAPITRE V

Influence de la Convention de Bruxelles de 1926
sur les législations maritimes nationales.

§ 1. — Lois belges du 10 février 1908 et du 28 novembre 1928.	168
§ 2. — Loi grecque du 1 ^{er} juillet 1910	170
§ 3. — Loi néerlandaise du 22 décembre 1924	171
§ 4. — Loi italienne du 31 décembre 1928	173
§ 5. — Loi chinoise du 30 décembre 1929	175

CHAPITRE VI

Signature et ratification de la Convention . . .	177
--	-----

CHAPITRE VII

Critique de la Convention	179
-------------------------------------	-----

TROISIÈME PARTIE

ÉTUDE SPÉCIALE DES TEXTES DU TITRE II
DE LA CONVENTION DE GENÈVE DE 1930
CONCERNANT LES HYPOTHÈQUES ET LES PRIVILÈGES
SUR LES BATEAUX

CHAPITRE PREMIER

Principes de la Convention.	185
-------------------------------------	-----

CHAPITRE II

L'hypothèque fluviale d'après la Convention de Genève de 1930.	188
--	-----

SECTION I. — § 1. — Constitution de l'hypothèque conformément à la loi du pays d'immatriculation	189
§ 2. — Effets	189
§ 3. — Assiette de l'hypothèque	192
SECTION II. — <i>Publicité hypothécaire</i>	194
SECTION III. — <i>Extinction des hypothèques sur les bateaux</i> . . .	196

CHAPITRE III

Les privilèges sur les bateaux.

SECTION I. — <i>Principes</i>	201
SECTION II. — <i>Énumération et classement des privilèges sur les bateaux</i>	204
§ 1. — Privilèges de premier rang (privilèges internationaux) : 1 ^o privilèges pour frais de conservation depuis la saisie ; taxes de navigation et droits de port et de pilotage ; 2 ^o privilèges pour gages des personnes engagées à bord et pour primes d'assurances sociales ; 3 ^o privilèges pour sauvetage, assistance et contribution aux avaries communes ; 4 ^o privilèges pour abordage et autres accidents de navigation	204
§ 2. — Privilèges de second rang (privilèges nationaux).	209
§ 3. — Le rang des créances privilégiées entre elles	209
SECTION III. — <i>L'assiette des privilèges</i>	210
SECTION IV. — <i>Preuve des créances privilégiées. Droit de suite des créanciers privilégiés</i>	210
SECTION V. — <i>Extinction des privilèges</i>	211

CHAPITRE IV

Portée d'application de la Convention	213
---	-----

CHAPITRE V

Les causes ayant provoqué l'abstention des délégations grecque et roumaine à signer la Convention	216
---	-----

CHAPITRE VI

Critique de la Convention	225
-------------------------------------	-----

CONCLUSION.	227
---------------------	-----

ANNEXES

ANNEXE 1 : Le projet de Venise de 1907	229
ANNEXE 2 : La Convention de Bruxelles de 1926.	231
ANNEXE 3 : La Convention de Genève de 1930	237

BIBLIOGRAPHIE

